



ETİ SARI BİSİKLET PROJESİ
ÇALIŞTAY ÖZET RAPORU

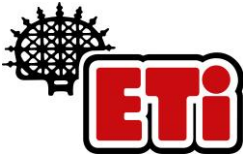
GİRİŞ

Özellikle son yıllarda bisiklet kullanımının artması, sivil toplum kuruluşları, kamu kuruluşları, yerel yönetimler, özel sektör ve medya tarafından bisikletin gündeme taşınması, bisikletin yaygınlaşmasının önüne çıkan engelleri ve bu engellerin aşılması için paydaşlara düşen rolleri yeniden tanımlama ve çözüm için birlikte hareket etme gerekliliğini ortaya çıkardı.

Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması; güvenli bisiklet yolu altyapısı ve bisiklet parklarının yapılması, bisikletin toplu ulaşım araçları ile entegrasyonu, paylaşımlı bisiklet sistemlerinin çoğalması gibi yapısal çalışmaların hayata geçirilmesi ihtiyacını doğuruyor. Fakat bisikletin yaygınlaşması yalnızca yapısal bariyerlerin ortadan kaldırılmasıyla mümkün olmuyor, ülkenin her yerinde bisiklet yolu yapılsa dahi toplumun algısal olarak da gündelik yaşamda bisiklet kullanımını benimsemesi, sağlıklı bir yaşam için gündelik yaşamda hareket etmenin gerekliliği ve hareketin en önemli araçlarından birinin bisiklet olduğuna dair toplumda farkındalık yaratılması önem kazanıyor. Bu noktada konuyu iki boyutuyla da değerlendirmek ve gerekli adımları atabilmek için merkezi kamu, yerel yönetimler, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve özel sektör gibi birçok paydaşa önemli roller düşüyor.

Buradan hareketle ETİ ve Aktif Yaşam Derneği (AYD) olarak, 2014 yılında **ETİ SARI BİSİKLET** projesini; sağlık, hareket ve bisiklet arasındaki ilişkiyi kurmak, gündelik hayatta bisikletin mümkün olduğuna dair algıyı güçlendirmek hedefiyle ve bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaşmasına katkıda bulunmak üzere hayata geçirdik.

Gündeminde bisiklet olan siz değerli paydaşlarımızla geleceğe yönelik adımları ve olası çözümleri tartışmak üzere 10 Ocak'ta Eskişehir'de bir araya geldik. Çalıştay boyunca fikir ve önerilerinizle önemli katkılar sunduğunuz için sizlere teşekkür ediyoruz. Bu buluşmanın, bisiklet konusunun daha çok paydaşın gündemine girmesi ve yaygınlaşması adına yapılacak çalışmaların önemli bir adımı olacağını umuyoruz.



ÇALIŞTAY

AÇILIŞ KONUŞMALARI

Program, **Eti Pazarlama Müdürü Merve Erdebil Toraman**'ın hoş geldiniz konuşmasıyla başladı. Toraman konuşmasına, bisikletin günlük yaşamda yaygınlaştırılması için bisikleti popülerleştirmeye ve kullanımını teşvik etmeye çalıştıklarından bahsetti. Ardından günün akışını paylaşan Toraman, katılımcılara ETİ Sarı Bisiklet projesi kapsamında bugüne kadar yapılan çalışmalarını anlatan kısa bir filmi sundu.

Film gösteriminin ardından çalıştayın açılış konuşmasını yapan **Eti İcra Kurulu Başkanı Hakan Polatoğlu**, sözlerine 4 yıldır sürdürdükleri Eti Sarı Bisiklet Sosyal Sorumluluk Projesi kapsamında yapılan çalışmalardan bahsederek ve daha yapılacak çok şey olduğunu belirterek başladı. Sağlıklı bir yaşama sahip olmak ve bunu sürdürülebilir kılmamızın hem dengeli beslenmeyi hem de yeterli seviyede fiziksel aktivite yapmayı gerektirdiğini, son zamanlarda yaşanan sağlık sorunlarının sağlıksız beslenme ve hareketsizlikten kaynaklandığını ve bu oranlarda da önemli derecede artış olduğunu gözlemlendiğini ifade etti.

Yoğun kentleşme ve içinde bulunduğumuz çağın getirdiği olumsuzlukların günümüzde fiziksel inaktivitenin giderek artan bir sorun haline gelmesine yol açtığını ve bu konuda oldukça çarpıcı araştırma sonuçları olduğunu dile getirdi. Dünya Sağlık Örgütü'nün fiziksel aktivite raporuna göre ölüme neden olan risk faktörleri arasında fiziksel inaktivitenin 4. sırada yer aldığını, dünyada 3,2 milyon insanın, Avrupa'da 600 bin insanın fiziksel inaktiviteye bağlı olarak oluşan sağlık problemleri nedeniyle hayatlarının sonlandığı bilgilerini paylaştı.

Eti'nin bundan 4 yıl önce bu önemli çıktılarını da dikkate alarak Türkiye'de hareketli yaşama öncülük etmeye karar verdiğini belirtti. 2014 yılında Aktif Yaşam Derneği işbirliği ile başlattıkları Eti Sarı Bisiklet projesi ile bisikletin hareketli bir yaşama sahip olabilmek için sağlayacağı katma değer ve fırsatların altını çizerek gündelik hayatta bisiklet kullanımını yaygınlaştırmayı amaçladıklarını ve bu doğrultuda projenin sloganını "**Sağlık için hareket, hareket için bisiklet**" olarak belirlediklerini ifade etti. Projeye başladıkları günden bu yana her yaşta her kesimden insana temas etmeye ve insanların gündelik yaşamlarına bisikleti entegre etmeye gayret ettiklerini, ilköğretim çocuklarından üniversite öğrencilerine, semt pazarlarındaki ev kadınlarından çalışan kadınlara ve annelere kadar toplumun birçok kesiminin pedal çevirmesine vesile olduklarını anlattı. Tüm bunları yaparken yerel yönetimler, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve özel sektör gibi paydaşlardan önemli destekler aldıklarını, bu bağlamda paydaşlardan aldıkları desteklerin doğru yolda olduklarını gösterdiğini belirtti.

Çalıştayın amacının ise bisikletle ilgili etraflıca fikirler ortaya çıkarılması, sonucunda ileriki dönemde sadece Eti olarak değil çalıştay katılımcılarının da kendi çalışma alanlarında neler yapabilecekleri konusunda fikir geliştirmesi olduğunu belirterek konuşmasını sonlandırdı.

PANEL

Panelin moderatörlüğünü yürüten **Aktif Yaşam Derneği (AYD) Kurucu Üyesi Mehmet Ali Çalışkan**, bisikletin Türkiye’de - ağırlıklı olarak çocuklar için bir oyun aracı, yetişkinler için bir hobi aracı ya da bir spor aracı olarak konumlandırıldığını, ETİ SARI BİSİKLET projesiyle bisikleti biraz daha farklı boyutlara taşıyarak gündelik hayatta konumlandırmaya çalıştıklarından bahsetti. Bu konumlandırmayı yapmaya çalışırken bisikletle ilgili araştırmalar yaparak bilgi ürettiklerini, bu kapsamda Türkiye’de üç haneden birinde bisiklet bulunduğunu ve toplamda 2 milyon bisikletin atıl durumda olduğunu tespit ettiklerini belirtti. Bu doğrultuda Eti Sarı Bisiklet kapsamında yürütülen projenin bu fotoğrafa müdahale etmeye çalışan bir çalışma olduğunu ekledi.



Aydan Çelik, Bisiklet Yazarı-Çizeri

Bir bisiklet romantığı olduğunu ifade eden bisiklet yazarı ve çizeri **Aydan Çelik**, bisiklet üstüne bu kadar yazıp çizmesinin esas sebebinin 200 yıldır hayatımızda olan bisiklet gibi şahane bir icadın verdiği ilham olduğunu belirtti.

Bisikletin statü meselesinin de altının çizildiği panelde Çelik, bisikletin hak ve güç paradigmasındaki yerinin hak kısmında olduğunu, otomobil ve diğer motorlu taşıtların ise güç kısmında yer aldığını belirtti. Bisikletle çıkılan turlarda bisikletlilerin bir turist gibi muamele görerek hoş karşılanmasına karşın şehirde günlük kıyafetlerle bisiklet kullanıldığında bisikletin fakirliği ifade eden bir araç gibi görüldüğünden bahsedildi. Aydan Çelik bu mesele için Galatasaray’ın efsane kalecisi Taffarel’in antrenmanlara bisikletle gittiğinde kendisine “paran mı yok, yeterince para vermiyorlar mı” sorularının yöneltildiği örneğini verdi.

Bisikletin günümüzde olması gerektiği yerde olmadığını belirten Çelik konuşmasında İstanbul'u baz alarak, İstanbul'da gündelik bisiklet kullanımının az olmasının topografik bir mesele değil ideolojik bir mesele olduğunu ifade etti. İdeolojik derken zihinsel bir yapıyı kastettiğini belirterek Türkiye'de insanların hareket etmeyi sevmediği için ve zihinlerdeki engeller sebebiyle bisiklet kullanımının yaygın olmadığını düşündüğünü dile getirdi. Türkiye tarihine bakıldığında bisiklet fotoğrafının çok değişken olduğunu ve aslında iyiden kötüye gittiğini belirtti. İTÜ'den şehircilik hocaları Murat Gül'ün Modern İstanbul'un Kuruluşu kitabında 1960'ların başında Topkapı Surlarının orada yer alan bir fotoğrafta 3 tane otomobil ve 1 tane bisikletin yer aldığı örneğini verdi. Eğer bu oran korunabilseydi şehirde %25 oranında bisiklet olabilirdi ve İstanbul bambaşka bir şehir olabilirdi yorumunda bulundu.

Doç Dr. Nazan Yardım, Sağlık Bakanlığı Sağlıklı Beslenme ve Hareketli Yaşam Daire Başkanı

Kendisinin çocukluktan beri bisiklet sürdüğünü, iyi bir sürücü olduğunu, çocuklarına da bisiklet kullanmayı öğrettiğini ve bisikletin hareketin önemli bir parçası olduğunu anlatarak konuşmasına başlayan **Nazan Yardım**, 2010'dan beri Sağlık Bakanlığı olarak Sağlıklı Beslenme ve Hareketli Yaşam Programı'nı yürüttüklerini belirtti. Program kapsamında erişkin ve çocuklarda 2 ayrı bölümde beslenme ve fiziksel aktivitenin artırılması planını güncelleyeceklerini belirtti.

Nazan Yardım, konuşmasında Sağlık Bakanlığının temel görevinin hastaların tedavi görmesinin sağlanmasının yanı sıra hastalıkların önlenmesi de olduğunu söyledi. Hastalıkların devlette yarattığı ekonomik yükün de altını çizen Yardım, bu durumun Türkiye'de ve dünyada gelişmemiş ve gelişmekte olan ülkelerde Birleşmiş Milletler Küresel Kalkınma Hedefleri doğrultusunda kalkınmanın da önünde bir engel teşkil ettiğini belirtti. Bakanlık stratejik planının da güncellendiğini ve çok ciddi anlamda toplumda hareketli yaşam alışkanlıklarının kazandırılması konusunun, buna bağlı olarak da bisiklet yolları, yürüme ve koşu parkurlarının yapılmasının belediyeler nezdinde teşvik edilmesinin bu plan dahilinde olduğunu dile getirdi. Tüm dünyada ve Türkiye'de sırasıyla kalp damar hastalıkları, kanser, diyabet ve KOHA hastalığının, ölümlerin en büyük nedeni olduğunu ifade etti. Yapılan araştırmalar ve bakanlığın yaptığı araştırmalar doğrultusunda obezitenin %40'lık bir artışla ilk defa hastalık yüküne ilk 10'a girdiğini belirtti. Bunun altında yatan nedenlerin sadece sağlıklı beslenme davranışı değil fiziksel aktivitenin yetersizliğinden de kaynaklandığını ifade etti.

Bakanlık olarak fiziksel aktiviteyi teşvik etmek için aile hekimleri için yürüyüş reçeteleri geliştirdiklerinden, birçok ilde spor salonları yaptıklarından, Aile Sağlığı Yaşam Merkezleri'nde diyetisyenlerin yer aldığından bahsetti.

Nazan Yardım ayrıca, Bakanlığın 2015'ten beri yürüttüğü bisiklet programı kapsamında bugüne kadar 315 bin bisiklet dağıtıldığını bu anlamda Milli Eğitim Bakanlığı'yla işbirliği yaparak okullara bisiklet sağladıklarını ve beden eğitimi derslerine bisiklet sürmenin entegre edildiğini anlattı. Aynı program kapsamında üniversitelere ve belediyelere de bisiklet sağladıklarını ekledi. Bu projelerin amacının farkındalık ve savunuculuk olduğunu, özellikle belediyelerin şehir planlamalarında bisikleti gündemlerine almalarını amaçlayarak bu tür çalışmalar yaptıklarını dile getirdi. Toplumda hareketin artırılmasının çok paydaşlı bir yaklaşımla olabileceğini belirtti.

Emin Halebak, Lüleburgaz Belediye Başkanı

Lüleburgaz Belediye Başkanı **Emin Halebak** konuşmasına ülkelerin veya kentlerin büyüme rakamlarına bakarken gelişmişlik oranlarını da ele almaları gerektiğini belirterek başladı. İstanbul nüfusunun yıllar içinde 10 kat arttığını ama yeşil alanların, mutluluğun, spor alanlarının, demokratikleşmesinin aynı oranda artmadığı örneğini verdi. Lüleburgaz Belediyesi'nin bu tür meseleleri göz önünde bulundurarak stratejik planlarla yönetildiğini ifade etti.

Amaçlarından birinin demokrasinin sağlanması olduğunu ve bu doğrultuda bisiklet meselesini stratejik bir şekilde ele aldıklarını dile getirdi. İnsanların çoğunun statü kaygısı taşıdığını, bisikletin statüleri ortadan kaldırdığının altını çizdi. Kendisinin kentte bisiklet kullandığını ve bu durumun vatandaşlarla arasındaki statü farkını kapattığını belirtti. Bisikletle gezildiğinde insanların farkındalıklarının daha çok arttığını ve başkalarıyla daha çok iletişime geçtikleri yorumunda bulundu. Bir kenti bisikletli hale getirmenin tek yolunun bisiklet yolları yapmak olmadığını söyleyerek, Lüleburgaz'da bisikleti yaygınlaştırmak için örneğin trafikte dolmuşların bisikletlilere saygı duymaması gerçeğinden yola çıkarak dolmuş şoförleriyle yaptıkları bir empati çalışmasından bahsetti ve bu çalışmanın olumlu sonuçlar verdiğini dile getirdi.

Çocukların bisiklete binememesi meselesini de ele alarak Lüleburgaz'da bir "Bisiklet Akademisi" kurduklarını ve çocukların güvenli bisiklete bineceği yerler yaptıklarını anlattı. Bu doğrultuda bisiklet dernekleriyle de iş birliği içerisinde olduklarını ifade etti. Bisikletin yaygınlaşmasının mümkün olan yollara odaklanarak çözülebileceğini, toplumu ikna etmenin çok önemli olduğunu bu nedenle insanları araçlarından indirip yürümeye, bisiklet sürmeye teşvik etmenin birçok sorunu çözebileceğine inandıklarını belirtti. Lüleburgaz Belediyesi olarak bisiklet dernekleri gibi paydaşlarla iş birlikleri yapmanın yanı sıra her yıl bir tema seçtiklerini bu doğrultuda 2017'yi bisiklet yılı yaptıklarını anlattı. Bisikletin yaygınlaşmasını sağlayacak başka bir önemli unsurun da bisiklet süren rol modeller yaratmak olduğunu hem ulusal olarak tanınmış hem de yerel düzeyde tanınmış kişilerin bisiklet kullanmasının özellikle çocuklar için çok faydalı olacağını dile getirdi.

Serkan Ocak, Hürriyet Seyahat Yayın Yönetmeni

Bisiklet meselesinin medyada neden haber olamadığını anlatan Hürriyet Seyahat Yayın Yönetmeni **Serkan Ocak**, Türkiye'de spor medya mensuplarının sporla ilgili olmamasının medyada yansıyan haberler açısından bir sorun olduğunu dile getirdi. Spor okuyucusunun en fazla futbola ilgilendiğini, dolayısıyla spor haberlerinin çoğunda futbolun yer aldığını söyledi. Kendisinin bir bisiklet kullanıcısı olduğunu, yayın yönetmenliğini yaptığı ekte bisiklet haberlerine yer vermeye gayret ettiğini belirtti. Avrupa'nın bisiklet kullanımına olan bakış açısının ve uygulamalarının Türkiye'de gerçekleşmesinin çok zor olduğundan bahsetti ve Almanya'ya gittiği bir iş gezisinde katıldığı etkinliğe Çevre Bakanı'nın yanında hiçbir koruma olmadan bisikletle geldiği örneğini verdi. Bu tür örneklerin Türkiye'de de olması gerektiğini vurguladı. Türkiye'de, özellikle İstanbul'da bisiklet kullanmanın güvenli olmadığını bu nedenle de yaygınlaşmadığının altını çizdi. Kendisinin de trafikteki güvenlik sorunları nedeniyle işe bisikletle değil motosikletle gidip geldiğini anlatan Ocak, bir medya mensubu olarak bisikletin yaygınlaşmasında kendisine önemli rol düştüğünü kabul ettiğini dile getirdi. Bu anlamda yerel ve kamu yönetimine de önemli roller düştüğünü belirtti. Eti Sarı Bisiklet gibi projelerin artması gerektiğini ve medyanın da bu tür projelere daha çok yer vermesi gerektiğini dile getirdi.

MASA TARTIŞMALARI

Çalıştay kapsamında gerçekleştirilen masa tartışmalarının amacı; paydaşların bisikletin gündelik hayatta yaygınlaşmasının neler sağlayacağı, yaygınlaşması için neler yapılabileceği ve hangi paydaşlara ne gibi roller düşeceği konusunda öneriler geliştirmesiydi.

Masa tartışmalarının ilk bölümünde moderatörler tarafından katılımcılara yöneltilen “Bisikletin gündelik hayatta yaygınlaşması neleri değiştirir?” sorusu tartışıldı. Tartışmalar; toplum sağlığı, çevre ve kent konu başlıkları ile çocuklar, gençler, kadınlar, engelliler gibi farklı toplumsal kesimler açısından nelerin değişebileceği yönünde ele alındı. Çocukluk çağından itibaren bisiklet kullanmaya başlayan bir bireyin hayatında fiziksel ve ruhsal olarak neler deneyimleyebileceği de tartışmalar arasında yer aldı.

Masa tartışmalarının devamında ise, bir önceki bölümde konuşulan değişimlere nasıl ulaşılır ve hangi paydaşlara ne roller düşer sorularının cevabı arandı. Tartışmalar esnasında paydaşlara düşen roller ve bu rollerin yerine getirilmesi için geliştirilen öneriler üzerinde duruldu. Çalıştayın sonunda her masadan bir sözcü masa tartışmalarını özetleyerek, tartışma çıktılarını sundu.



TARTIŞILAN KONULAR ve ÇIKTILAR

Bisikletin günlük yaşamda kullanımının yaygınlaştırılması neleri değiştirir?

Bisiklet, fiziksel sağlığın gelişmesine katkıda bulunur, hastalıkları önler

1. Bisikletin günlük yaşamda kullanımının artması şüphesiz bireylerin fiziksel olarak daha sağlıklı olmalarını sağlar.
2. Obezite, diyabet, hipertansiyon, kalp damar hastalıkları, solunum kaynaklı hastalıklar ve kanser gibi bulaşıcı olmayan hastalıkların toplumda azalmasına neden olur. Ayrıca eklemelerin daha sağlıklı yapılara ulaşmasına yardımcı olur.
3. Bisiklet kullanımıyla yani fiziksel aktivitenin artmasıyla azalan bireysel sağlık sorunları, sağlıklı bir toplumun oluşmasındaki başlıca faktörlerden biridir.
4. Toplumda bisiklet ve sağlık bağlantısının daha fazla bilinmeye, bu konudaki farkındalığın

artmasına ihtiyaç var. Ancak bisiklet ve sağlık bağlantısıyla ilgili Türkiye’de çok fazla veri mevcut değil. Dolayısıyla bisikletin sağlıkla olan ilişkisi daha fazla insan tarafından bilinmeli, konuyla ilgili araştırmalar yapılarak bilgi üretilmeli ve bu bilgiler toplumla paylaşılmalıdır.

Bisiklet ruh sağlığı açısından da önemli

1. Bisiklet fiziksel sağlığa katkıda bulunduğu kadar bireylerin ve toplumun ruh sağlığı gelişimi açısından da çok önemlidir.
2. Bisiklet kullanımının konsantrasyonu artırdığı gibi stresi azaltıcı ve depresyonu önleyici özelliği de vardır. Bu bağlamda bisiklet kullanımının artması daha mutlu bireyler ve daha mutlu bir toplumun oluşmasına büyük katkı sağlar.
3. Ayrıca toplumda sağlık artarken sağlık harcamaları azalacak, bu da bireylerin ve ülkelerin sağlık ekonomisini olumlu yönde etkileyecektir.

Bisikletin ekonomiye ve kalkınmaya katkısı büyük

1. Bisiklet yollarının planlanması; ulaşım yatırımlarının artması, istihdama katkı sağlanması anlamına da gelir. Bir başka deyişle, bisikletin yaygınlaşmasıyla ulaşım sektörü, bisiklet sektörü büyür ve yeni istihdam alanları yaratılır. Türkiye’de kamunun bu anlamda iyi örnekler görmesi, yurt dışı projeleri yürütücülerıyla diyalog geliştirmesi de üzerinde çalışılacak politikalara katkı sağlayacaktır.
2. Eş zamanlı olarak sivil toplum kuruluşları da bisiklet kullanımıyla ilgili savunuculuk ve lobi faaliyetlerini artırmalıdır.
3. Bisikletin yaygınlaşması ülke itibarına ve kalkınmaya da büyük oranda katkıda bulunur. Bisiklet sporcuları yetiştirmek, ülke olarak olimpiyatlarda yer almak ülke itibarını artıracaktır.
4. Yerel yönetimlerde bisikletin gündeme getirilmesi ve örnek uygulamalar geliştirilmesi, kırsal kalkınma açısından da çok önemlidir. Böylece bölgesel turizm gelişir, eko kentler yaratılır, bisiklet dostu kentlerle turizme katkıda bulunulur. Kent için olumlu bir imaj yaratılması, turizm açısından kente ekonomik getiri sağlar.

Bisiklet kullanımının artması büyük şehirlerde trafiği azaltabilir.

1. Bisikletin kullanımının teşvik edilmesi ve yaygınlaşmasıyla kentlerdeki trafik sorunu azalır. Böylece trafik kaynaklı çatışmaların azalması bisiklet kullanımının yaygınlaşmasıyla mümkün olabilir. Toplumun huzuru arttıkça yaşam kalitesi de artar.
2. Özellikle büyük kentlerde trafik sorunun çözülmesi ulaşım kolaylığı ve zaman verimliliği sağlar. Örneğin öğrenciler okullarına servisle değil bisikletle gidebilirse trafikteki servisler azalır, trafik sıkışıklığı önlenmiş olur.
3. Bu bağlamda kamu ve yerel yönetimler bisiklet yollarıyla ilgili politikalar geliştirmeli, şehir ve ulaşım planlamalarında mutlaka bisiklet yollarını da göznetmelidir.

Bisiklet kullanımı, küresel ısınmanın azaltılmasına katkıda bulunur

1. Bisiklet kullanımının yaygınlaşması küresel ısınmanın azaltılmasına da katkıda bulunur.

Bisiklet kullanımı günlük hayatta ne kadar artarsa fosil yakıt kullanılan araçların kullanımı o kadar azalacaktır. Dolayısıyla karbon salınımına sebebiyet veren araçların günlük hayatta kullanımının azalması, çevre kirliliğinin azalmasına neden olur.

2. Bisiklet kullanımının artması bisiklet parklarının da artması yani başka bir deyişle kentlerde geniş yer tutan araç otoparklarının azalması demektir. Bu da kentlerdeki park problemlerinin çözülmesini ve araç otoparklarından kalan alanların daha yeşil alanlarla yer değiştirmesini mümkün kılacaktır. Bu bağlamda petrol gibi fosil yakıtların kullanımının azalması aynı zamanda ülke ve küresel ekonomiye de katkı sağlar.

Bisiklet sosyalleşmeyi ve dayanışma duygusunu artırır

1. Günlük bisiklet kullanımı diğer araç kullanımlarından farklı olarak bisiklet kullananlar arasında özel bir diyalog kurulmasını sağlar. Bu da beraberinde bireylerin sosyalleşmesine vesile olur ve bir topluluğa ait hissedilen bireylerde dayanışma duygusu daha çok gelişir. Bu bağlamda bisiklet sosyal katılımı artıran sosyal etki alanı geniş bir araçtır.
2. Bisiklet kullanımı arttıkça insanların birbiriyle olan iletişimi, teması artar.
3. Bisiklet toplumun dijital bağımlılıktan kurtulmasına katkı sağlar.
4. Çocuklarıyla bisiklet süren aile bireylerinin de birbirleriyle kaliteli vakit geçirmesine olanak tanır.

Bisiklet kadınları özgürleştirir, kamusal alana katılımlarını artırır

1. Daha fazla kadının günlük hayatta bisiklet kullanması başka bir deyişle kadınların bisiklet kullanımındaki rollerinin artması cinsiyet ayrımını ortadan kaldırmaya katkı sağlar. Kadınlar bisikleti daha çok kısa mesafede kullanıyor. Cinsiyet olarak kadınlar algısal sebeplerden ötürü maalesef trafikte çok söz sahibi olamıyor, ikinci plana atılıyor, bu değişebilir. Böylece toplumda değer yargıları değişir, kültüre katkısı olur.
2. Kadınlar bisiklet kullandığında özgürleşir daha aktif hale gelir, sosyalleşir. Dolayısıyla kamusal alana katılımları da artar.
3. Anne olan kadınların çocuk yetiştirmesinde de bisiklet oldukça fayda sağlar, çocukların gelişimi olumlu anlamda etkilenir.

Bisiklet çocuk gelişiminde önemli rol oynar

1. Bisiklet çocukların özgüvenini ve yaratıcılığını geliştirir.
2. Bisiklete erken yaşta başlayan çocuklar karşılaştıkları zorluklarla mücadele etmeyi de erken yaşta öğrenir ve çözüm odaklı düşünme becerileri gelişir.
3. Çocukların saygı ve adalet duygusunun gelişmesinde de bisikletin rolü büyüktür.
4. Çocuklar bisiklet sayesinde doğayı tanır, çevre farkındalığı ve bilinçleri gelişir, algıları açılır.
5. Bisiklet çocuklarda sosyal katılımı artırdığı gibi fiziksel gelişimlerini de hızlandırır; el becerileri, refleksleri, dengeleri güçlenir.

Bisiklet engellilerin özgürleşmesini sağlar

1. Bisikletin yaygınlaşması toplumun her kesimini olumlu yönde etkiler. Bisiklet kullanımının

normalleştirilmesi engelleri ortadan kaldırır, engellilerin de daha özgür bireyler olabilmelerini sağlar.

2. Bisiklet yollarının gelişmesi, engellilerin dışarı çıkma oranlarını artırır, hareket alanlarını genişletir.
3. Bisikletin engelliler için de alternatif bir spor haline getirilmesi, engelli bireyler için de bisiklet kullanımını normalleştirilir.

Bu değişime, faydaya nasıl ulaşırız? Paydaşlara hangi roller düşer?

Bisiklet konusunda kamu politikaları geliştirilebilir

1. Ülkemizdeki bisiklet kullanımı ve bisiklet yolları ile ilgili mevcut durum Avrupa ülkelerine göre değerlendirildiğinde yetersiz kaldığı görülmektedir.
2. Bisiklet meselesinin gelişmesinde sivil toplum, yerel yönetimler, kamu, üniversite ve medya iş birliği çok önemlidir. Meselenin çözümünün hızlanması adına bisiklet politikaları üretilmeli, bisiklet politikası eylem planları oluşturulmalıdır.
3. Kamu politikalarında bisikletin; çevreci bir kamu yatırımı olarak görülmesi gerekmektedir. Bu kapsamda bisiklet planlarının, kent planlarında, ulaşım plan, politika ve yatırımlarında, kentin ve ulaşımının ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bisiklet konusundaki farkındalık çalışmaları ve eğitimler artırılabilir

1. Bazı okullarda bisiklet eğitimleri var olmasına rağmen toplumda bakıldığında bu tür eğitimlerin artırılmasına ihtiyaç var. Bisiklet dersleri ve Eti Sarı Bisiklet gibi çalışmalar artmalıdır. Bu eğitimler için kılavuzlar ve müfredat hazırlanmalı ve eğitimler klasik ders gibi değil pratik olarak verilmelidir. Örneğin bisiklet profesyonelleri rol model olarak öğrencilerle buluşturulabilir.
2. İlköğretim çağında okullarda bisiklet kullanımı ve güvenliği hakkında eğitimin verilmesi, bilincin yerleştirilmesi (Trafik eğitimi içerisinde yer alması), ayrıca halkın medya yoluyla bilinçlendirilmesi sağlanmalıdır.
3. Bisiklet ve ekonomi ilişkisinde eğitim projelerinde hem küçük yaş gruplarında bisikletin ekonomik olduğunun farkındalığının yaratılması da önemli.
4. Okullarda ayrıca trafik eğitimine bisikletin girmesi de kritik.
5. Okul çalışmalarında kamu, özel sektör, sivil toplum ve akademi iş birliği içinde olmalıdır.
6. Eğitimler diğer boyutu ile ele alınarak aile anne, baba ve kadınlara da verilmeli.

Bakanlıklar arası entegre çalışmalar yapılabilir

1. Milli Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, İç İşleri Bakanlığı ve Turizm Bakanlığı'na bisikletin ülke bazında gelişiminin önünü açmak için önemli roller düşüyor. Bu bakanlıklar ortak proje geliştirmeli, il ve ilçelerdeki kamu kurumlarının projeleri sürdürebilmeleri için faaliyetlerine destek vermeli.
2. Bisiklet konusunda, ortak stratejik hedeflerin belirlenmesi, ortak sorumlulukların üstlenilmesi, potansiyellerin geliştirilmesi ve mevcut potansiyelden faydalanılması için her kurumun kendi uzmanlık alanındaki bilgiyi paylaşması çok önemlidir. Ortak hareket

edilmesi için finansman, işgücü ve zaman ayırarak, birlikte proje geliştirilebilir, toplumun projeye katılımını artırarak iki yönlü işbirliği sağlanabilir.

Bisikletin sağlık, ulaşım ve ekonomideki etkileri üzerine araştırmalar yapılabilir

1. Ülkemizde araç kullanımı ve trafik kazaları üzerine birçok araştırma yapılıyor. Ancak yayaları, bisikletlileri ve şehir içindeki hareketlerini ölçümlemek için henüz geniş kapsamlı bir araştırma söz konusu değil. Kent tasarımı ve planlamalarında doğru kararların alınması, toplumun bisiklet kullanmamasının önündeki nedenlerin anlaşılması ve uygun çözümlerin geliştirilmesi için araştırmalar yapılması gerekli.
2. Hayata geçirilen uygulamaların, bisiklet yolu yapılan yerlerin öncesinde ve sonrasında kullanım durumlarında ne gibi değişiklikler yaşandığı analiz edilerek kamoyu ile paylaşılmalı.
3. Bisiklet kullanımının metabolik hastalıkların önlenmesinde, çocukların fiziksel ve ruhsal gelişiminde, sağlık harcamalarının azaltılmasına olan etkisi araştırmalarla desteklenmeli.

Trafikte yer alan yaya ve şoförlere eğitim verilebilir

1. Trafiğin bileşenleri olan yaya, bisiklet, toplu taşıma ve özel aracın birlikte ele alınması ve ulaşımında kullanım hiyerarşisi doğrultusunda eğitimler verilmeli.
2. Sürücü eğitiminde bisikletlilerin trafikteki hakları, öfke kontrolü ve trafik eğitimi konusunda çalışmalar yapılmalı.
3. Ayrılmış bisiklet yolu olmayan yolların sadece motorlu taşıtlar için olmadığını, hem kent yöneticilerinin, hem de motorlu taşıt sürücülerinin içtenlikle kabul etmesi gerekir.
4. Caddelerde bisikletlinin varlığına ve yolun sağ tarafını kullandığına dair işaretlemeler yapılmalı.
5. Trafikte en çok belediye otobüs ve taksi şoförleriyle sorun yaşanmakta olduğu için bu gruplara yönelik eğitim çalışmaları yapılmalı.
6. Billboardlara, kentin görünür yerlerine bisiklet konusunda sürücülerini bilinçlendirecek etkili ilanlar yayınlanmalı.

Her şehir kendine özgü "bisiklet ve kent" modelleri oluşturulabilir

1. Belediyeler, kent merkezlerindeki trafik problemine karşı, toplu taşımayla birlikte en çok katkı sağlayan ulaşım şeklinin bisiklet uygulamaları olması sebebiyle yeni çözümler getirmelidir.
2. Bisiklet konusunda bazı belediyelerde iyi uygulamalar olsa da konu tüm belediyelerin gündemine girmelidir. Belediyelerde bisiklet birimleri açılmalı, yaygınlaşmalı, teşvik edilmelidir.
3. Uygulamalara dair sabırlı davranıp örnek şehirler yaratılmalı, her şehir kendine özgü modeller geliştirerek örnek pilot uygulamalar yapılmalıdır.
4. Kentlerde toplu taşıma entegrasyonu yapılmalı ve bisiklet bakım istasyonları oluşturulmalıdır.
5. Şehir içi ulaşımında bisiklet kullanımı yaygınlaştırılmalı ve bisiklet kullanımına teşvik edecek etkinlikler düzenlenmelidir.

Türkiye'deki karar vericiler yurt dışındaki iyi örnekleri görmeli, yurt dışı projeler ile diyalog geliştirilebilir

1. Bisikletli ulaşımı destekleyen ve kentleri uygun koşulların oluşması için yeniden tasarlayan şehirlerin başarılı çalışmalarından örnek alınarak, deneme yanılma yöntemi ile vakit kaybetmeden sürdürülebilir projelerin hayata geçirilebilmesi için diyalog geliştirilebilir.
2. Avrupa'da ve ABD'de bisikleti sağlık, kent ve ulaşım yönüyle ele alarak projeler geliştiren ülkelerin planlama ve uygulama süreçleri takip edilerek, ülkemizde uygulanabilirliği analiz edilebilir. Avrupa Birliği'nin bisikleti destekleyici birçok kampanyaları var. Örneğin;
 - a. Bazı ülkelerde insanlar rahatlıkla bisiklet satın alsınlar diye vergiler kaldırılmıştır.
 - b. Kent içindeki belediyelere ait bisikletler ücretsiz olarak kullanılabilir.
 - c. Avrupa Hareketlilik Haftası kapsamında Otomobilsiz Kent Günü, İşe Bisikletle Gitme Günü gibi kampanyalar başlatılmıştır. Bisiklet ve fiziksel aktivite için önemli yer edinen bu günlerin ülkemizde de kutlanması için teşvik edilmelidir.
 - d. Avrupa Bisiklet Federasyonu'nun (ECF) oluşturduğu Avrupa Bisiklet Yolları Ağı'na (EuroVelo) ilk kez ülkemiz de dahil oldu. Bunun gibi örneklerin ülkemizde çok daha yaygınlaşması gerekmektedir.
 - e. Avrupa Bisiklet Federasyonu'nun her yıl düzenlediği dünyanın en büyük bisiklet zirvesi Velocity Konferansı'na ülkemizdeki bisiklet paydaşlarının karar vericileri katılmalıdır.

Bisiklet altyapı sorunlarını giderecek çözüm önerileri geliştirilebilir

1. İmar Bakanlığı'nın kanunları bisiklet yollarının yapılmasını çok mümkün kılmasa da yollar motorlu araçlar ve bisikletler için bölüştürülerek bu soruna çözüm getirilebilir. Ayrıca imar planları yapılırken mutlaka ulaşım planları da dahil edilmelidir.
2. Bisiklet yolu uygulanamayan yerlerde farklı nasıl çözümler üretilir konusunda bir kılavuz hazırlanabilir. Beraberinde yolun nasıl kullanılacağı konusunda da bisiklet kültürü geliştirilmelidir.
3. Bisikletin diğer ulaşım türleri ile entegre bir şekilde çalışması için ulaşım master planı hazırlanmalıdır.
4. Kent ve ulaşım planlamasına bisiklet yolları ilave edilmeli ve plan notları ile desteklenmelidir.
5. Bisiklet yollarının toplu ulaşım yolları (metro, metrobüs, tramvay, otobüs) ile entegre olması ve bu alanlarda yeterli, güvenli, ekonomik otoparkların oluşturulması sağlanmalıdır.
6. Düzgün ve yeterli bisiklet parklanma alanları yapılmalı, otobüs/metro/tramvay gibi araçlara bisikletle binebilme imkanı sağlanmalıdır.
7. Bisiklet yolu projelerinin, bisiklet konusunda bilirkişilerin de yer aldığı komisyonlar oluşturularak değerlendirilmesi ve bisiklet yollarının gerekli birimlerde (örneğin belediyelerde ulaşım dairelerinde) yine bilirkişilerin yer aldığı denetim birimleri kurularak denetlenmesi gereklidir.
8. Coğrafi bilgi sistemlerinde kullanılabilmesi için bisiklet yollarının numaralandırılarak gösterilmesi ve mümkün olduğunca yerelden başlayarak ulusal boyutta bir bisiklet yolu ağının oluşturulması açısından faydalı olacaktır.

Belediyeler farkındalık kampanyaları yapabilir

1. Yerel yönetimler temiz ulaşım, temiz çevre ve sağlıklı yaşam için bisikleti teşvik eden projeler geliştirmeli.
2. Sivil toplum kuruluşları ile toplumun bisiklet algısını değiştirmeye, bilinçlendirmeye ve bisiklet kullanımını özendirmeye yönelik çalışmalar yapmalı.
3. Yerel yönetimlerde hanımların gittiği lokallerde farkındalık çalışmaları yapılabilir.
4. Kamu alanında ise siyasi figürlerin rol model olması da farkındalık anlamında önemli bir adım olacaktır. Vekiller meclise bisikletle gidebilir, seçim kampanyaları bisikletle yapılabilir, kentsel mekanlar bisiklet figürleriyle tamamlanabilir. Tematik günlerde ve yıllarda bisiklet sürüşleri yapılabilir.

Özel sektör örnek projeler geliştirebilir

1. Farkındalık çalışmalarında özel sektöre de önemli roller düşüyor. Örneğin özel sektör bisiklet takımları kurarak konuya katkıda bulunabilir.
2. Eti Sarı Bisiklet gibi sosyal sorumluluk çalışmalarıyla bisikleti yaygınlaştıracak projelere yer verebilir.
3. Bisiklet sektöründe faaliyet gösteren üretici, distribütör ve satış mağazaları uygun fiyat ve kampanyalarla bisiklet alımına katkı sağlayabilir.
4. Kafe, sinema, market, hastane, AVM bisikletle gelen müşterilerine özel indirimler yapabilir. Ayrıca işverenler, çalışanların ulaşım maliyetlerini taksi ve özel araç kullanımını yerine, bisiklet, toplu taşıma, yolculuk paylaşımı gibi yöntemlerle azaltabilir. Elde edilen karı çalışanlarına dağıtılmasını sağlayabilir.

Bisiklet kullanımı algısının değişmesinde iletişime büyük rol düşüyor

1. Bisiklet kullanımının yaygınlaşması için iletişimde de farkındalık çalışmalarının artmasına ihtiyaç var. İletişim, toplumun algısını değiştirmek açısından önemli. Bu anlamda bisiklet algısının gelişmesi adına iletişim çalışmalarının artması ve dolayısıyla medya kanallarında bisikletin görünürlüğünün artması gerekiyor.
2. Var olan projeler ve kampanyalar daha çok duyurulmalı, bisiklet endüstrisi de bu anlamda kampanyalar geliştirmelidir.
3. Toplumu etkileyen tanınmış figürler; fenomenler, dizi oyuncularını gibi aktörlerin bisiklet kullanması gibi çalışmalarla konu popülerleştirilebilir. Bu tür çalışmalarla halkın talebi artırılarak, bisiklet meselesi tabandan tavana doğru çözülebilecek bir konu haline gelebilir.
4. "Neden bisiklet" konusunun iletişimi yapılabilir, kamu spotlarında bisiklet gündeme getirilebilir. Bu anlamda var olan iyi örneklerin yaygınlaştırılması da önemlidir.
5. Bisiklet konusu çocukluk çağından itibaren bireylerin zihinlerine yerleşirse toplumun gelişmesine katkıda bulunur. Bu nedenle TRT Çocuk gibi çocuk hedef kitleye hitap eden medya kanallarında, çizgi filmlerde de bisiklet gündeme gelebilir, ilgili programlara entegre edilebilir.
6. Bisikletle ilgili animasyonlar hazırlanarak yine çocukların bisiklete olan ilgisi artırılabilir.
7. Medyada bisikletin yer almasına dair paydaşlar çözüm önerileri geliştirmelidir.

Medyada bisikletin daha çok yer alması sağlanmalı

1. Medyada bisiklet genelde kaza ve karne hediyesi olarak yer alıyor. Bu gündemin değişerek günlük yaşamda bisiklet kullanmanın faydası, bisikletin sağlık ve çevre ekonomisine katkısı, fiziksel aktiviteyi artıran bir araç olması yönünün öne çıkarılarak medyada yer alması sağlanmalı.
2. Medyanın da ilgisini çekecek kampanyalar düzenlenmeli. Bu konuda özel sektörün medya ile olan ilişkisinden faydalanılabilir.
3. Hem ulusal olarak tanınmış hem de yerel düzeyde tanınmış kişilerin bisiklet kullanmasının özellikle çocuklar üzerinde örnek rol model algısı açısından faydalı olabilir. Medyada bisiklete özel ilgi duyan editör ve gazeteciler ile bu konular sık sık çeşitli mecralarda yer alabilir. Ünlü kişiler bisikletle alakalı kampanyalara gönüllü katılım sağlayarak sosyal medya hesaplarından paylaşım yapabilir.

STK'lar savunuculuk faaliyetlerini artırmalı

1. Sivil Toplum Kuruluşları, bisiklet kültürünün geliştirilmesi için kişileri bisiklet kullanmaya teşvik edecek çeşitli düzenlemelerin yapılması gerektiğini, bu kapsamda öncelikle bisiklet kullanıcılarının bisikletlerini güvenle park edebilecekleri bisiklet park alanlarının oluşturulmasının önemli olduğunu belirtmişlerdir. Bisiklet konusunda daha etkin bilgi paylaşımının sağlanabilmesi amacıyla bisiklet dernekleri ile bakanlık arasında bir platform oluşturulmalı.
2. Avrupa Birliği tarafından desteklenen bisikletle ilgili projelerden faydalanmak için bisiklet grupları ortak çalışmalar yapmalı.
3. Sivil oluşumların kapasite geliştirme, savunuculuk, görünürlük, kamu-sivil toplum diyalogu eğitimlerinden faydanmalı.

Farklı segmentlerdeki bisikletliler kendi aralarındaki diyalogu geliştirmeli

1. Spor, hobi, ulaşım gibi farklı amaçlarla bisiklet kullanan farklı yaş grubundan, cinsiyetten ve meslekten oluşan bisiklet kullanan gruplar kendi aralarında diyalog geliştirmeli.
2. Birçok yerel yönetim, motorsuz ulaşım planlamasının bir parçası olarak çeşitli paydaş gruplarından temsilcilerle birlikte geçici veya kalıcı bisiklet danışma komiteleri kurmaktadır. Danışma komitesi, ulaşım politikalarını, planlarını yaya ve bisikletli perspektifinden inceler, yorumlar ve eylemler önerir. Danışma komitesi planın geliştirilmesine yardımcı olmakla beraber gelecekteki sorunların çözümüne de yardımcı olabilir. Çatışmalar için çözüm önerileri geliştirir, saha araştırmaları ve güvenlik eğitimi programları gibi bazı projeleri destekleyebilir.



ETİ SARI BİSİKLET SOSYAL SORUMLULUK PROJESİ HAKKINDA

Eti Sarı Bisiklet Sosyal Sorumluluk Projesi, sağlıklı bir yaşam için toplumu harekete teşvik etmek, hareket etmenin en sağlıklı ve eğlenceli araçlarından biri olan bisikleti gündelik hayatın bir parçası haline getirmek amacıyla 2014 yılında Eti ve Aktif Yaşam Derneği işbirliğiyle hayata geçirildi.

İlk 3 yılında toplam 250 bin km pedal çevrilen ETİ Sarı Bisiklet Sosyal Sorumluluk Projesi kapsamında dünyanın etrafında altı kez tur atılacak kadar yol kat edildi.

Türkiye’de hareketli yaşama öncülük etmeyi amaçlayan Eti’nin Aktif Yaşam Derneği ile birlikte düzenlediği etkinlik ve iletişim faaliyetleri ile her yaştan ve kesimden insana temas edilen proje kapsamında ilkokullarda çocuklarla, üniversite kampüslerinde gençlerle, semt pazarlarında ev kadınlarıyla, işe giden çalışan kadınlarla ve anneler ile pedal çevrildi. Geniş katılımlı sürüş organizasyonları, kullanılmayan bisikletlerin geri dönüşümünün sağlandığı bisiklet kampanyası, çocuklara ve annelere eğitimler ile gündelik hayatta bisiklete binmenin mümkün olduğuna dair farkındalık yaratılması hedeflendi.

- **Okullarda Güvenli Bisiklet Sürüşü Eğitimi**

İlkokullarda verilen güvenli bisiklet sürüş eğitimleri kapsamında; bisiklete binmeyi bilmeyen çocuklara bisiklet sürme öğretilirken, bisiklete binmeyi bilen çocuklara sürüş hâkimiyetlerini artıracak pratik uygulamalar yaptırılıyor. Bu kapsamda 2014-2017 yılları arasında Eskişehir ve İstanbul’da 34 okulda 17.500 öğrenciye güvenli bisiklet sürüş eğitimi verildi.

- **Araştırma ve Raporlar:**

Eti Sarı Bisiklet Projesi yaptığı araştırmalarla Türkiye toplumunun fiziksel aktivite ve bisiklet konusunda, alışkanlık, algı ve beklentilerini ortaya çıkarmak ve elde edilecek verilerden yola çıkarak farklı hedef gruplarına yönelik daha aktif yaşam sürmeleri için stratejiler geliştirdi.

Gerçekleştirilen önemli araştırmalar; Türkiye Toplumunun Fiziksel Aktivite Düzeyi Araştırması, Türkiye Fiziksel Aktivite ve Yürüyüş Pratikleri Araştırması, Türkiye’de Bisiklet Sahipliği ve Kullanımı Araştırması’dır.

- **Bisikletli Kadın İnisyatifi Kurulumu ve Etkinlikleri**

Eti Sarı Bisiklet'in oluşumunu teşvik ettiği ve desteklediği Bisikletli Kadın İnisyatifi, kurulduğu 2015 yılından bu yana kadınlara yönelik bisiklet eğitimleri, tamir atölyeleri, toplu sürüşler ve sosyal medyadaki etkili iletişimleriyle bugün 6 bini aşkın kadına ulaştı.

- **İş Çıkışı ve Hafta Sonu Trafikte Sürüş Eğitimi:** Bisikletli Kadın İnisyatifi, trafikte bisiklet kullanmaktan çekinen kadınların bu çekincelerini yenmeleri için toplu sürüş etkinlikleri gerçekleştiriyor. Çalışan kadınlar için iş çıkışı saatlerinde, ev kadınları ve anneler için ise hafta sonları gerçekleşen toplu sürüşlerde, trafikte dikkat edilmesi gereken konularda kadınlara koçluk yapılırken pratik bilgiler de sunuluyor.
- **Bilmeyenlere Bisiklet Eğitimi:** Çocukluk döneminde bisiklete binmeyi öğrenme fırsatı olmamış kadınlara bisiklete binme eğitimleri veriliyor.
- **Kadınlar için Bisiklet Kılavuzu:** Bisikletli Kadın İnisyatifi üyelerinin 2015 yılı boyunca düzenledikleri toplantılarda bisiklet kullanımına dair sorunlarını ve çözüm önerilerini paylaştıkları Kadınlar için Bisiklet Kılavuzu hazırlandı. Kadınlar için gündelik hayatta bisiklet binmeyi kolaylaştırıcı bilgi ve deneyimlerin yer aldığı kılavuzda, bisiklet satın alırken dikkat edilmesi gereken noktalardan, bisikletle yola çıkmadan önce, rota belirlerken, trafikte bisiklet kullanırken yapılması gerekenlere ve bakım ve tamir ipuçlarına kadar pek çok bilgi ve deneyim yer alıyor.

- **Bisiklet Geri Dönüşüm Kampanyası**

Bisiklet Geri Dönüşüm Kampanyası ile kullanılmayan bisikletler bağışçılardan toplanarak Kadir Has Üniversitesi öğrencileri ile tamir etkinlikleri düzenlendi. 2017'de İstanbul'da gerçekleştirilen kampanya ile 200'den fazla bisiklet tekrar kullanılabilir hale getirilerek okullara teslim edildi. Gelecek yıllarda Geri Dönüşüm Bisiklet Kampanyası farklı illerde yaygınlaştırılarak atıl bisiklet sorununun çözümüne örnek olması amaçlanıyor.

- **Üniversite Kampüsünde Bisikletli Ulaşım**

Yoğun ders temposunda hareket etmeye vakit bulamayan üniversiteliler, kampüste kurulan Eti Sarı Bisiklet standındaki ücretsiz bisikletlerle hem kampüs içi ulaşımını sağladı hem de spor yaparak hareketli bir yaşama adım attı. Bu kapsamda bugüne kadar Osmangazi Üniversite'sinde 1.500'den fazla öğrenciye ulaşıldı.

- **Mobil Tamir Aracı**

Projeye özel tasarlanan Mobil Tamir Aracı ile âtıl durumdaki bisikletlerin temel bakım ve onarımları yapılarak, tekrar kullanıma kazandırıldı. Mobil Tamir Aracı ile Eskişehir ve İstanbul'da 54 semtte 1.600 bisiklet tamir edildi.

- **Bisiklet Bakım ve Onarım Noktası**

Bağdat Caddesi'nde Shell Akaryakıt İstasyonuna kurulan Eti Sarı Bisiklet Self-Servis Bisiklet Bakım ve Onarım İstasyonları ile bisikletlilerin arızalanan bisikletleri kolay ve ücretsiz olarak tamir edebilme imkânı sunuyor.

- **Eskişehir’de Eti Sarı Bisiklet Toplu Sürüş Etkinliği**

Projenin ilk yılında Eskişehir’in en büyük katılımlı bisiklet sürüş etkinliği düzenlendi. 1.200’den fazla bisikletli, şehrin caddelerinde bisiklete bindi. Katılımcılar, sürüş etkinliğinin bitiminde Sarı Bisiklet festival alanına gelerek hem dinlendiler, hem de bisiklet içerikli etkinliklerle keyifli vakit geçirdiler.

- **Mahallede Altın Günü yerine “Bisikletli Gün”**

Eti Sarı Bisiklet, Beykoz Çamlıbahçe Mahallesi’nde ev hanımlarının sıklıkla gerçekleştirdiği “altın günü” için bir dönüşümü hayata geçirdi. Kadınların birbirlerine altın almak yerine bisiklet hediye etmelerini teşvik ederek mahallede kadınların günlük yaşamına bisikletin dahil olmasını sağladı. Bunun yanı sıra mahalledeki annelerin çocuklarıyla okula bisikletle gidebilecekleri sürüş etkinlikleri yapıldı.

- **Mahallede İftar Sonrası Eti Sarı Bisiklet Toplu Sürüş Etkinliği**

Hareketli yaşamı daha büyük kitlelere benimsetebilmek ve bisiklet kullanımının gündelik hayatın bir parçası haline getirebilmek için Beykoz Çamlıbahçe Mahallesi’nde iftar şenliği düzenlendi. Hep birlikte yapılan iftarın ardından mahallelilerin katılımıyla toplu bisiklet sürüşü yapıldı.

- **Eti Çalışanları için Bisiklet Etkinlikleri**

Proje kapsamında her yıl gerçekleştirilen Eti Çalışanları Etkinlikleri ile İstanbul ve Eskişehir’deki Eti çalışanları ve ailelerin katılımıyla bisikletle toplu sürüş gerçekleştiriliyor. Proje kapsamında 2014 yılından bu yana toplamda 1.150 Eti çalışanı ve yakını katıldı.

ÇALIŞTAY KATILIMCI LİSTESİ			
NO	AD-SOYAD	KURUM ADI	ŞEHİR
1	Adem Sararmış	ETİ	Eskişehir
2	Ar. Gör. Arzu Erturan	Mimar Sinan Ünv. Ve Sokak Bizim Derneği	İstanbul
3	Aydan Çelik	Bisiklet Yazar - Çizeri	İstanbul
4	Beytül YILMAZ	Sağlık Bakanlığı	Ankara
5	Ceylan Özünel	AYD	İstanbul
6	Çağlar Özdemir	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Ankara
7	Doç. Dr. Murat Karasu	Osmangazi Üniversitesi Mimar Mühendislik Fakültesi Ulaştırma Ana Bilim Dalı	Eskişehir
8	Duygu ÜNAL	Sağlık Bakanlığı	Ankara
9	Ebru Özgökarp Türker	ETİ	İstanbul
10	Eda Beyazıt İnce	İstanbul Teknik Üniversitesi	İstanbul
11	Emin Halebak	Lüleburgaz Belediyesi	Lüleburgaz
12	Ertan Ayçetin	Bisiklet ve Doğa Severler Derneği	Bursa
13	Eyüp Kurt	EsBike Eskişehir Bisiklet Topluluğu	Eskişehir
14	Feridun Ekmekçi	EoruVelo- NowWeMove/ Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi	Muğla
15	Gökhan Kaya Atay	Lüleburgaz Belediyesi	Lüleburgaz

16	Gülcan Orak	WRI Sürdürülebilir Şehirler Türkiye	İstanbul
17	Gülnur Abes	Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü	Eskişehir
18	Hakan Özhan	Bisikletliler Derneği / Eskişehir Şube	Eskişehir
19	Hakan Polatoğlu	ETİ	İstanbul
20	İbrahim Erbey	Tepebaşı Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü	Eskişehir
21	İrfan Akkaya (bisikletle)	Başka Bir Okul Mümkün Derneği /Uçan Bisiklet Okulu	Eskişehir
22	Kübra Aşan	Vel Esbid Bisiklet Derneği	Eskişehir
23	Mehmet Ali Çalışkan	AYD	İstanbul
24	Merve Erdebil Toraman	ETİ	İstanbul
25	Muhlis Dilmaç	Accell Bisiklet	İzmir
26	Murat Ar	Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği	Bursa
27	Murat Suyabatmaz	Bisikletliler Derneği	Ankara
28	Nazan Yardım	Sağlık Bakanlığı	Ankara
29	Onur Yakın	AYD	İstanbul
30	Osman Ertan	Eski Milli Bisiklet Sporcusu	Eskişehir
31	Özlem Oktay	AYD	İstanbul
32	Pınar Gürer	AYD	İstanbul
33	Rukiye Özden	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Ankara
34	Serkan Ocak	Hürriyet Gazetesi	İstanbul
35	Seza Yiş	Kocaeli Üniversitesi	Kocaeli
36	Ulaş Tol	AYD	İstanbul
37	Ümit Şen	Odunpazarı Kent Konseyi	Eskişehir
38	Yar. Doç. Dr. Şafak Bilgiç	Osmangazi Üniversitesi Mimar Mühendislik Fakültesi Ulaştırma Ana Bilim Dalı	Eskişehir
39	Yar.Doç.Dr. M.Fatih Önsüz	Osmangazi Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı	Eskişehir
40	Yılmaz Doğucan	Bisikletli Ulaşım Platformu	Eskişehir
41	Zehra Türk	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Ankara
42	Zeynep Dipçin Akdoğan	ETİ	İstanbul