



T.C.

BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SPOR YÖNETİCİLİĞİ ANABİLİM DALI

SPOR YÖNETİCİLİĞİ BİLİM DALI

**BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞTIRILMASINDA
“ULUSAL BİSİKLETE BİNME POLİTİKALARINI OLUŞTURAN
FAKTÖRLERİN” İNCELENMESİ
(TÜRKİYE ÖRNEĞİ: SPOR YÖNETİCİLERİNİN GÖRÜŞLERİ)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan

Ahmet ELVEREN

Danışman

Doç. Dr. Müberra ÇELEBİ

BOLU – 2019

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Ahmet ELVEREN'e ait "Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasında "Ulusal Bisiklete Binme Politikalarını Oluşturan Faktörlerin" İncelenmesi (Türkiye Örneği: Spor Yöneticilerinin Görüşleri)" adlı çalışma, jürimiz tarafından Spor Yöneticiliği Anabilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak oy birliğiyle / oy çokluğuyla kabul edilmiştir.

05.12.2019


Unvan, Adı, Soyadı

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Doç.Dr. Müberra ÇELEBİ

Üye : Doç.Dr. Ali AYCAN

Üye : Dr.Öğr.Üyesi Levent GÖRÜN



Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı



Doç. Dr. Yaşar AYYILDIZ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ETİK UYGUNLUK BEYANI

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum **“Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasında “Ulusal Bisiklete Binme Politikalarını Oluşturan Faktörlerin” İncelenmesi (Türkiye Örneği: Spor Yöneticilerinin Görüşleri)”** başlıklı çalışmanın yazılmasında, bilimsel ve etik kurallara uyulduğunu, başvuru kaynaklardan yapılan alıntılarının adlarının bilimsel kurallara uygun olarak metin içinde, dipnotlarda ve kaynaklarda gösterildiğini, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin tamamının ya da bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitede bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.



Ahmet ELVEREN

05.12.2019

ÖNSÖZ

Bisiklet hayatıma belli bir dönemde girmedi hep vardı. Onunla eğlendim, sorguladım, keşfettim, onunla bireyselleştim, özgürleştim, önce yarıştık diğerleri ile sonra arkadaş olduk, paylaştık, sonra bu yarışın kendimizle olduğunun bilincine vardık, onunla, yokuşlar çıktık. Ailemizle, arkadaşlarımızla birlikte doğa ile buluştudu bizi. Sağlığımızı geliştirdik, otomobil ve başka hiçbir şeyle elde edemeyeceğimiz farkındalıklar kazanımlar ile döndük evimize. Bu farkındalıklar ile Almanya, Hollanda ve Danimarka 1970'lerde, diğer Avrupa şehir ve ülkeleri ise 1980 ve 1990'larda bisiklet kullanımını yaygınlaştırıcı politikalar uygulamaya başladı. Bu bisiklet politikalarını 2000'li yıllardan sonra, Amerika ve birçok ülkede, bütünüyle hayatlarına dâhil etmeye çalışmaktadırlar. Ülkemiz için hala geç olmadığını düşünüyorum ve bisiklet için birçok uygulamalar ve cesur adımlar atılabileceğine inanıyorum...

Yaşamımız boyunca "Bisiklet" ile kalmamız umuduyla başladığım bu tezde;

Herşeyden önce engin eğitim vizyonu ile yüksek lisans eğitimimin başlangıcından tez çalışmamın sonuçlandırılmasına kadar bilgi deneyim ve zamanını esirgemeyen, tüm süreçlerde kendisinden çok şey öğrediğim ve öğreneceğim, tez danışmanım saygıdeğer hocam Doç. Dr. Sayın Müberra ÇELEBİ'ye;

Tez değerlendirme sürecindeki pozitif yaklaşımları için değerli jüri üyelerim Doç. Dr. Sayın Ali AYCAN ve Dr. Öğr. Üyesi Sayın Levent GÖRÜN'e;

Yüksek Lisans eğitimimde derslerini aldığım hocalarım Prof. Dr. Sayın Gazanfer DOĞU, Prof. Dr. Sayın H. Birol YALÇIN, Doç. Dr. Sayın Dilşad ÇOKNAZ, Doç. Dr. Sayın Yeşer EROĞLU, Doç. Dr. Sayın Hanifi ÜZÜM ve Doç. Dr. Sayın Ünal KARLI'ya;

Tez sürecindeki yardımları için Dr. Sayın Meliha ATALAY NOORDEGRAAF'a;

Bürokratik yardım ve nezaketleri için Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü Doç. Dr. Sayın Yaşar AYYILDIZ'a, Enstitü Sekreteri Sayın Hayrettin KARATAŞ'a ve Beden Eğitimi Öğretmenliği Bölüm Sekreteri Sayın Mustafa CANBAŞ'a;

Lise öğrenimim sürecinde beni bisiklet sporu ile tanıştıran/bisiklet sporu aracılığı ile tanıdığım, Ülkemize sporcu ve üst düzey spor yöneticisi olarak değerli hizmetler vermiş ve halen aktif olarak spor organizasyonları ve STK'larda özveri ile çalışan değerli araştırma katılımcılarıma ve

Aileme...

Teşekkürlerimi sunarım.

Ahmet ELVEREN

05.12.2019

ÖZET

BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞTIRILMASINDA “ULUSAL BİSİKLETE BİNME POLİTİKALARINI OLUŞTURAN FAKTÖRLERİN” İNCELENMESİ (TÜRKİYE ÖRNEĞİ: SPOR YÖNETİCİLERİNİN GÖRÜŞLERİ)

Ahmet ELVEREN

Yüksek Lisans Tezi

Spor Yöneticiliği Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Müberra ÇELEBİ

Aralık 2019, 137 + xvii Sayfa

Araştırmanın amacı “Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörler ile ilgili Türkiye’de aktif olarak bisiklet sporu yapmış, halen ulusal ve uluslararası bisiklet organizasyonlarında görevli bisiklet sporu yöneticisi katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında Ulusal Bisiklete Binme Politikalarını Oluşturan Faktörlere yönelik görüşlerinin değerlendirilmesidir.

Araştırmada nitel araştırma yöntemi seçilmiştir. Araştırma desenini “fenomenoloji (olgubilim)” yaklaşımı oluşturmuştur. Veri toplama yöntemi olarak ise “görüşme yöntemi” seçilmiş ve “yarı yapılandırılmış görüşme formu” kullanılmıştır. Araştırmanın katılımcı (örneklem) seçiminde, “amaçlı örnekleme” yöntemlerinden “ölçüt örnekleme” yöntemi kullanılmıştır. Araştırmada toplam 6 katılımcı ile görüşme yapılmıştır ve nitel analiz yöntemlerinden “betimsel analiz” yöntemi ile “içerik analizi” yöntemleri kullanılmıştır.

Araştırmanın bulgularında; katılımcıların, 1. Alt problem olan; “bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine” ilişkin ifadelerinde; a) çocukluk, b) gençlik ve c)

yetişkinlik dönemlerine ait ana temalar ve alt temalar ortaya çıkarılmıştır. Bunlar; a) Çocukluk Dönemi: bisiklet kullanmak b) Gençlik Dönemi: yarışmak, kulüp kurmak ve yönetmek, c) Yetişkinlik Dönemi: spor ve uluslararası organizasyon yönetimi. 2. Alt problem olarak: katılımcıların “bisikletin doğası” ile ilgili metaforik (mecazi) tanımlar ortaya çıkarılmıştır. Bunlar; a) Tutku ve Olay (Yaşa bakmaksızın devam etmek) b) İsviçre Çakısı (Her işinizi yapabilir) c) Ağaç (Doğal ve sağlığa yararlı olması) d) Şeytan Arabası (Bisiklete beceri ile düşmeden binebilme) şeklindeki metaforik benzetmelerdir. 3. Alt problemde ise; katılımcıların bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin görüşleri ortaya çıkarılmıştır. Bunlar ile ilgili temalar; 1.Eğitim (Eğitim Programları, Eğitimci ve Ders Niteliği), 2. Sağlık (Obezite ve Hareketli Yaşam), 3. Çevre Farkındalığı (Çevreyi Korumak ve Çevreye Duyarlı Şehir), 4. Örgütsel Yapılar (Siyasi Politika), 5. Yasal Çerçeve (Vergi İndirimi, Teşvik ve Cezalar), 6. Spor ve Rekreasyon (Bisiklet Yarışları ve Rekreatif Amaçlı Bisiklet), 7. Bisiklet Turizmi (İç ve Dış Turizmi Güçlendirmek), 8. Kültürel Uyum (Aile ve Toplumsal Yapı, Yaşanılan Çevre/ortam), 9. Ekonomik Bütçe (Finans Kaynakları), 10. Amaç Farkındalığı (Hedef Belirleme ve Stratejik Planlama), 11. Ulaştırma Sistemi (Bisiklet Yol Yapımı ve Güvenlik) şeklinde kodlanmıştır.

Araştırmada sonuç olarak; bisikletin kullanımını yaygınlaştırmak için öncelikle çocukluk döneminde çocukların ebeveynleri ve okul öncesi eğitimciler tarafından bisiklet ile tanıştırılmasının ve yetişkinlik dönemine kadar bisiklet farkındalığının oluşturulmasının önemi katılımcılar tarafından altı çizilerek vurgulanmıştır. Ayrıca kısa ve uzun dönem somut hedeflerin oluşturulduğu, bisiklet kullanımını teşvik edici, yaygınlaştırıcı, katılımcı ve koordinatör bir “ulusal bisiklete binme politikasının” olması gerekliliğine dikkat çekilmiştir.

Anahtar kelimeler: Spor, Bisiklet, Bisiklet Kullanımını Yaygınlaştırma, Ulusal Bisiklete Binme Politikası

ABSTRACT

ANALYZING “FACTORS CREATING NATIONAL CYCLING POLICIES” (CASE STUDY ON TURKEY: VIEWS OF SPORT MANAGERS)

Ahmet ELVEREN

Thesis Master of Science

Department of Sports Management

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Müberra ÇELEBİ

December 2019, 137 + xvii Pages

The purpose of this research was to analyse the reviews of sport managers on factors forming the national cycling policies in promoting the use of bicycles. These sport managers were active bicyclists/referees/trainers, and/or sport executives who have taken part in national or international cycling sport institutions and organizations. The method applied in this study was qualitative in nature and the phenomenological approach was used. Data was collected by “interviewing” and “partially-structured interview” form was used. “Purposeful sampling” method and “Criterion sampling” strategy was used. A total of 6 participants were interviewed and “Descriptive analysis” and “Content analysis” methods were used to analyse data. According to the findings main and sub- themes were revealed. Regarding the 1st sub-problem “the process of becoming acquainted with and using a bicycle”, main themes and sub-themes a) childhood, b) youth and c) adolescence were determined. These were: a) Childhood: using a bicycle. b) Youth: competing, establishing and managing a club. c) Adolescence: managing sport and international organizations. As the 2nd sub-problem, the metaphorical definitions of the participants regarding the “nature of the bicycle” were revealed. These were the metaphorical definitions such as a) Passion and Event (Continuing regardless of age) b) Swiss Army Knife (Can do any job) c) Tree (Natural and beneficial to health) d) Devil’s Carriage (Riding a bicycle skillfully without falling).

For the 3rd sub-problem, the participants' views on the factors making up national cycling policies in the promotion of bicycle use were revealed. These were coded as 1. Education (Educational Programs, Educator and Course Quality), 2. Health (Obesity and Active Life), 3. Environmental Awareness (Protecting Environment and Environment Friendly City), 4. Organizational Structures (Political Policy), 5. Legal Framework (Tax Reduction, Incentives and Penalties), 6. Sports and Recreation (Cycling Races and Recreational Cycling), 7. Cycling Tourism (Strengthening Internal and External Tourism), 8. Cultural Cohesion (Family and Social Structure, Living Environment/surroundings), 9. Economical Budget (Financial Resources), 10. Goal Awareness (Goal Setting and Strategic Planning), 11. Transport System (Cycling Road Construction and Security).

As a result of the research, participants emphasized the importance of introducing bicycles to children by parents and pre-school educators primarily during childhood and hereby creating bicycle awareness until adulthood in promoting bicycle usage. In addition, it was pointed out that there should be a "national cycling policy" that generates short and long term concrete goals, encourages and promotes bicycle use, participates and coordinates.

Key Words: Sport, Cycling, Promoting Cycling, National Cycling Policy

İÇİNDEKİLER

ONAY SAYFASI.....	ii
ETİK UYGUNLUK BEYANI.....	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	vi
ÖNSÖZ	viii
İÇİNDEKİLER	x
TABLolar LİSTESİ	xiv
ŞEKİLLER LİSTESİ	xv
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ.....	xvi
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xvii

I. BÖLÜM

1. GİRİŞ	1
1.1. Problem Cümlesi	4
1.2. Alt Problemler	4
1.3. Araştırmanın Amacı	4
1.4. Araştırmanın Önemi	5
1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	6
1.6. Araştırmanın Sayıtlıları	7
1.7. Tanımlar.....	7
1.7.1. Spor	7
1.7.2. Bisiklet	7
1.7.3. Bisiklet Kullanımını Yayınlaştırma	8
1.7.4. Ulusal Bisiklete Binme Politikası.....	8

II. BÖLÜM

2. KURAMSAL TEMELLER VE İLGİLİ LİTERATÜR.....	9
2.1. Tekerleğin İcadı.....	9
2.2. Bisikletin İcadı.....	11
2.3. Bisikletin Evrimi.....	12
2.4. Bisikletin İcadının Önemi.....	16
2.5. Bisiklet Binmenin Önemi.....	19
2.6. Küresel Bisiklete Binme Teşvikleri.....	20
2.6.1. Birleşmiş Milletler Bisiklete Binme Teşvikleri (BM).....	20
2.6.1.1. BM Dünya Bisiklet Günü ‘3 Haziran’ (United Nations General Assembly, 16 April 2018, Seventy-second session Agenda item 11, A/RES/72/272).....	21
2.6.1.2. BM Çevre Programı (United Nations Enviromental Program ‘UNEP’).....	24
2.6.1.2.1. Birleşmiş Milletler Çevre Programı ‘Daha İyi Ulaşım Modu Olarak, Bisiklete Binme.....	25
2.6.1.2.2. Yol Paylaşım Programı ‘Yürüyen ve Bisiklete Binen İnsanlara Yatırım Yapın’.....	25
2.6.1.2.3. Share the Road Programme Annual Report 2018.....	26
2.6.2. Dünya Sağlık Örgütü (DSO).....	27
2.6.2.1. Dünya Sağlık Örgütü (DSO) Anayasası.....	33
2.6.2.2. DSO Yol Güvenliği Küresel Durum Raporu 2018.....	35
2.7. Avrupa Birliği Bisiklete Binme Teşvik ve Politikaları.....	35
2.8. Ulusal Bisiklete Binme Politikaları.....	36
2.8.1. Almanya Bisiklete Binme Politikaları.....	37
2.8.1.1. Federal Hükümet-Eyaletler Bisiklete Binme Ortak Çalışma Grubu (The Federal Government-Länder Joint Working Group on Cycling ‘B/L–AK’).....	38
2.8.1.2. Almanya Ulusal Bisiklete Binme Planı 2002-2012 "Bisikletine Bin!" (NCP 2002-2012 ‘Ride Your Bike!’).....	40
2.8.1.3. Ulusal Bisiklete Binme Planı 2002-2012’nin Oluşumuna 35 Kilit Nokta Rehberlik Etmiştir.....	44

2.8.1.4. Almanya Ulusal Bisiklete Binme Planı 2020 ‘Bisiklete Binmeyi Geliştirmek için Güçleri Birleştirme’ (NCP 2020 ‘Joining Forces to Evolve Cycling’).....	54
2.9. Bisikletin Doğasındaki Potansiyel.....	57
2.9.1. Rakamlarla Bisiklet Kullanımı	57
2.9.2. İnsanları Bisiklete Binmeye Teşvik Etmek	58
2.9.3. Bisiklete Binme Eğilimi.....	58
2.9.4. Bisiklete Binmenin Teşvik Edilmesinin Amaçları	58
2.9.5. Bisiklete Binmeyi Entegre Bir Ulaşım ve Mobilite Politikasının Parçası Olarak Destekleyin.	59
2.9.6. 2020'de Bisiklet Kullanımının Muhtemel Modal Payı	59
2.9.7. ‘Sistem Olarak Bisiklete Binme’ Vizyonunu Uygulamak.....	60
2.9.8. Toplumsal Zorlukların Üstesinden Gelmeye Katkıda Bulunun	60
2.9.9. Farklı Başlangıç Koşulları	61
2.9.10. Federal Ulaştırma, Bina ve Kalkınma Bakanlığının, Enerji ve İklim Değişikliği Stratejisi.....	61
2.9.11. Mobilite ve Yakıt Stratejisi.....	62
2.10. Eylem Alanları.....	62
2.10.1. Bir Bisiklet Binme Stratejisi Planlama ve Geliştirme.	62
2.10.1.1. Mevcut Durum.....	62
2.11. Bisiklet ile İlgili Ulusal Eğitim Uygulamaları/Kampanya ve Proje Örnekleri	64

III. BÖLÜM

3. YÖNTEM	71
3.1. Araştırmanın Modeli.....	71
3.2. Katılımcılar (Örnekleme)	72
3.2.1. Katılımcıların Profilleri.....	72
3.3. Araştırmacının Rolü	73
3.4. Veri Toplanması ve Formun Hazırlanması	74
3.4.1. Görüşme Formunun Hazırlanması.....	74
3.4.2. Görüşme Süreci.....	74

3.5. Görüşmeler	75
3.6. Araştırma Verilerinin Analizi	75
3.7. Geçerlik ve Güvenirlik	76
3.7.1. Geçerlik.....	76
3.7.2. Güvenirlik	77

IV. BÖLÜM

4. BULGULAR VE TARTIŞMA.....	78
4.1. 1. Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Tartışma.....	78
4.2. 2. Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Tartışma.....	87
4.3. 3. Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Tartışma.....	89

V. BÖLÜM

5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....	118
5.1. Sonuçlar	118
5.2. Öneriler.....	120
5.2.1. Araştırmacılara Yönelik Öneriler	120
5.2.2. Bisiklet Kullanımını Yaygınlaştırmaya Yönelik Öneriler	120

KAYNAKLAR	122
------------------------	------------

EKLER

Ek 1: Etik Kurul Onayı	135
Ek 2: Görüşme Soruları	136

ÖZ GEÇMİŞ	137
------------------------	------------

TABLolar LİSTESİ

Tablo 3.1: Katılımcıların Profilleri: Ölçüt bilgileri, Deneyimleri ve Kişisel Bilgileri ...	73
Tablo 3.2: Katılımcıların Görüşme Kayıtlarının Düz Yazıya Çevrilmesi	75
Tablo 4.1: Katılımcıların Bisikletle Tanışma ve Kullanma Süreçlerine İlişkin Kodlama Tablosu	79
Tablo 4.2: Katılımcıların “Bisikletin Doğası” ile İlgili Metaforik (Mecazi) Tanımlarına İlişkin Temalar	87

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1: Sümer rölyeflerinden piktografik karakterler (Tsuboi 1998).....	10
Şekil 2.2: B/L–AK Kompozisyonu.	39
Şekil 2.3: NCP 2012-2020 Ana Bölümleri (NCP 2012-2020:5).....	55
Şekil 3.1: Araştırmada Kullanılan Nitel “veri toplama süreci”	71
Şekil 4.1: Katılımcıların bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine ilişkin ana ve alt temalar	83
Şekil 4.2: Katılımcıların “bisikletin doğası” ile ilgili metaforik (mecazi) tanımları.....	88
Şekil 4.3. Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin <i>genel temalar</i> ve “ <i>alt temalar</i> ”	90
Şekil 4.4: Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin <i>Kültürel Uyum (Bisiklet Kültürünün Entegrasyonu)</i> genel temasına ait genel ve alt temalar	110
Şekil 5.1. Bisiklet Kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik politikalar için tedbirler.....	121

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 2.1: Thiemann-Linden, Jörg (2010) ‘Cycling Expertise from Germany O- 1/2010: 3’	42
Fotoğraf 2.2: NCP 2020 (Almanya Ulusal Bisiklete Binme Planı 2020).....	54
Fotoğraf 2.3: (http://www.abcmultimodal.eu/training.html ,	65
Fotoğraf 2.4: https://www.nwt.se/2019/08/20/lat-ditt-barn-cykla-till-skolan/	70
Fotoğraf 2.5: https://mitti.se/nyheter/stockholm-cykling-svensk/	70

KISALTMALAR LİSTESİ

- B/L-AK** : The Federal Government-Länder Joint Working Group on Cycling - Federal Hükümet-Eyaletler Bisiklete Binme Ortak Çalışma Grubu
- BM** : Birleşmiş Milletler
- BYPAD** : Bicycle Policy Audit - Bisiklet Politikası Denetimi
- DBG** : Dünya Bisiklet Günü
- D-Network** : Deutschland National Long-Distance Cycling Network – Almanya Ulusal Uzun Mesafe Bisiklet Ağı
- DSO** : Dünya Sağlık Örgütü
- IOC** : International Olympic Committee - Uluslararası Olimpiyat Komitesi
- MIT** : Massachusetts Institute of Technology - Massachusetts Teknoloji Enstitüsü
- NCP** : National Cycling Plan -Almanya Ulusal Bisiklete Binme Planı
- STK** : Sivil Toplum Kuruluşu
- THE PEP** : Transport, Health and Environment Pan-European Programme - Ulaşım, Sağlık ve Çevre Pan-Avrupa Programı
- UCI** : Union Cycliste Internationale - Uluslararası Bisiklet Birliği
- UNEP** : United Nations Environmental Program - Birleşmiş Milletler Çevre Programı

I. BÖLÜM

1. GİRİŞ

Bisiklet, bireysel hareketliliğin yürümekten daha verimli bir şekilde yapılmasını sağlayan ve sadece kas gücü gerektiren basit bir makinedir (Bopp, Piatowski ve Sims 2018: 1). Hareketlilik için gerekli enerji, doğrudan binici tarafından sağlanır ve bu enerjinin kullanımı değerli kardiyovasküler egzersizler sunar (Pucher, J. ve Buehler, R. 2008: 496).

Bisiklete binmeyi teşvik etmek şehir ve bölgelerde yaşanabilirliği artırmamın en kolay yoludur. Bisikletçiler sadece küçük alanlara ihtiyaç duyarlar ve neredeyse tüm destinasyonlara ulaşmayı başarırlar. Bisiklet kullanımı trafik ve toplu taşıma araçlarını daha esnek ve bireysel hale getirir. Şehrin farklı ulaşım modları ile karakterize taşıma sistemine entegre bisiklet herkes için bir kazan-kazan durumudur. Şehirde her caddede görülen bisikletliler hareketlilik kültürünü bir ölçüde ılımlı hızları ile yumuşatarak tolere etmeye katkıda bulunurken mutlu bisikletliler şehrin ruh halini de iyileştirirler. (Möller ve Sandra 2014: 7).

Bisiklet kullanımı konusunda son on yılda yapılan bilimsel araştırmaların sayısında önemli bir artış olduğu görülmektedir. Ulaştırma Araştırmaları Uluslararası Dokümantasyon (TRID) yayınları endeksi (hem hakemli hem de hakemli olmayan makaleler, raporlar ve kitaplar dahil), 1991-1995 yıllarında yıllık 197 olan bisikletle ilgili yayınların 2011-2016 yıllarında 3 kat artarak her yıl için 610'a yükseldiğini göstermektedir. Web of Science, hakemli bisiklet makalelerinin (sadece ulaşım alanında), 1991–1995 döneminde yıl bazında yalnızca 22 iken, 2011–2016 döneminde 13 kat artarak her yıl için 284'e yükseldiğini göstermektedir (Pucher ve Buehler 2017: 1).

Bisiklet kullanımı üzerine yapılan bilimsel araştırmalardaki belirgin artış spesifik olarak ulaşım alanı ile sınırlı değildir. Sağlık, eğitim, spor, ekonomi, turizm, iklim, çevre, ve sürdürülebilirlik gibi pek çok alanda bisiklet konusunda siyasal ve sosyal boyutlu araştırmalar yapılmakta ve küresel, bölgesel, ulusal ve yerel yönetimlerce ilgili tüm politika alanlarında bisiklet kullanımını teşvik edici, yaygınlaştırıcı Bisiklete Binme Politikalarını oluşturulup uygulamaktadır; Bunlar;

Almanya '*National Cycling Plan 2020 - Joining forces to evolve cycling*',

Danimarka '*A new national bicycle strategy: Denmark – on your bike*',

Fransa '*Action plan for soft mobility - Walking and cycling*',

Macaristan '*National Cycling Concept 2014-2020*',

Finlandiya '*National Strategy for Walking and Cycling 2020*',

Belçika '*Total Plan - Get Belgians on the bikes*',

İrlanda '*Ireland's First National Cycle Policy*',

Slovenya '*National Cycling Network Development Strategy in the Republic of Slovenia*', **Çek Cumhuriyeti** '*Czech National Cycling Development Strategy for 2013 – 2020*', **Slovakya** '*National Strategy of Development of Cycling Transport and Cycle Touring in the Slovak Republic*',

Avusturta '*Cycling Master Plan implementation successes and new priorities 2011-2015*',

Letonya '*Latvian cycling development program*',

Luxembourg '*Soft mobility, National Action Plan*'. Vd....

'Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması kilit bir yönetim hedefidir.' (Devon Concil Cycling and Multi-Use Trail Network Strategy: 3). Yerel yönetimlerin de küresel ve ulusal bisiklete binme politikalarına entegre bisiklete binme politikalarını oluşturup uyguladıkları görülmektedir; Bu şehirler ise;

Liverpool '*Liverpool's Cycling Revolution A Cycling Strategy For Liverpool 20014-26*', **Greenwich** '*Royal Borough of Greenwich Cycling Strategy*',

Devon '*Cycling and Multi-Use Trail Network Strategy*'. Vd.... gibi şehirlerdir.

Ayrıca, Brüksel'deki Velo-City 2009 konferansında, yerel olarak şehirleri bisiklet kullanımını yaygınlaştırmaya ve bisikleti politikalarının tüm alanlarına her

düzeyde dahil etmeye davet eden ve 2020 hedeflerinin konulduğu, Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi tarafından da aktif olarak desteklenen Brüksel Sözleşmesini bugüne kadar, 60'tan fazla şehir imzalamıştır; Bu şehirler;

Avusturya: *Graz, Linz.* **Belçika:** *Brussels, Ghent.* **Bulgaristan:** *Varna.*
Danimarka: *Aalborg, Copenhagen.* **Estonya:** *Tartu.* **Finlandiya:** *Helsinki, Vantaa, Espoo.* **Fransa:** *Bègles, Bordeaux, Communauté urbaine de Bordeaux, La Rochelle, Toulouse, Communauté urbaine de Toulouse, Nantes.* **Almanya:** *Munich, Göttingen.*
Yunanistan: *Thessaloniki, Messolonghi, Athens.* **Macaristan:** *Budapest, Bekes, Nagykallo, Szarvas.* **İsrail:** *Tel Aviv.* **İtalya:** *Bari, City of Bologna, Comuni della Bassa Romagna (Alfonsine, Bagnacavallo, Bagnara di Romagna, Conselice, Cotignola, Fusignano, Lugo, Massa Lombarda, S. Agata sul Santerno), Caserta, Crema, City of Ferrara, Lodi, Milano, City of Parma, Pesaro, Pisa, Regional Government of Emilia Romagna (Province of Bologna, Province of Ferrara, Province of Forlì-Cesena, Province of Modena, Province of Parma, Province of Piacenza, Province of Ravenna, Province of Reggio Emilia and Province of Rimini), City of Reggio Emilia, Torino.*
Lüksemburg: *Luxembourg city.* **Hollanda:** *Brabantstad (Helmond, Breda,'s-Hertogenbosch, Tilburg and Eindhoven), Houten.* **Polonya:** *Gdansk, Krakow, Lodz.*
Romanya: *Timisoara.* **Slovenia:** *Ljubljana.* **İspanya:** *Madrid, Seville, Valencia, Vitoria-Gasteiz.* **Birleşik Krallık:** *Bristol, Edinburgh.* **Ukrayna:** *L'viv.* **Türkiye:** *İzmit. gibi şehirlerdir.* (ECF, Charter of Brussels, <https://ecf.com/who-we-are/our-mission /charter-brussels> 30.06. 2019'te erişildi).

Bisiklet küresel, bölgesel, ulusal ve yerel, yönetimlerce ulaşım, spor, sağlık, eğitim, ekonomi, iklim, çevre, ve sürdürülebilirlik gibi hedeflere ulaşılmasında etkin ve etkili bir araç olarak kabul edilmektedir. Bisiklet sosyal boyutu ile de eşitsizliklerin azaltılması ve kültürel entegrasyonun anahtarı olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca, gelişmiş ülkelerde özelden kamuya, yerelden küresele pek çok yönetimce bisiklet kullanımını kolaylaştırıcı, yaygınlaştırıcı politikalar uygulanmaktadır. Ülkemizde bazı bakanlıklar ve yerel yönetimlerce yönetim hedeflerine ulaşılmasında bir yönetim aracı olarak bisiklet kullanımı teşvik edilerek yaygınlaştırılması için çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Ancak diğer politikalar ile entegre, katılımcı, koordinatör, katalizör,

moderatör bir ‘Ulusal Bisiklete Binme Politikası’ ülkemizde eksik olduğu görülmektedir.

1.1. Problem Cümlesi

Türkiye’de aktif olarak bisiklet sporu/hakemliği/antrenörlüğü yapmış veya ulusal ve uluslararası bisiklet sporu ile ilgili kurum ve organizasyonlarda, görev almış spor yöneticisi katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, Ulusal Bisiklete Binme Politikalarını Oluşturan Faktörlere yönelik görüşleri nelerdir?

1.2. Alt Problemler

Araştırma probleminin çözümlenmesi için aşağıdaki sorulara yanıt aranmıştır:

1. Katılımcıların “Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörler ile ilgili;
 - a. Katılımcıların, bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine ilişkin görüşleri nelerdir?
 - b. Katılımcıların “bisikletin doğası” ile ilgili metaforik (mecazi) tanımları nelerdir?
 - c. Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin görüşleri nelerdir?

1.3. Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın amacı “Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörler ile ilgili Türkiye’de aktif olarak bisiklet sporu/hakemliği/antrenörlüğü yapmış veya ulusal ve uluslararası bisiklet sporu ile ilgili

kurum ve organizasyonlarda, görev almış spor yöneticilerinin görüşlerinin değerlendirilmesidir.

1.4. Araştırmanın Önemi

Bisiklete binme bireysel olarak gerçekleşir, ancak yerelden küresele tüm politika düzeyleri ile ilgilidir. Alternatif ulaşım seçenekleri arasında hareketliliğin ağ tabanlı bir unsuru olan bisiklet, potansiyelini ancak aynı hedefe doğru çalışan uluslararası, ulusal, bölgesel ve yerel makamların desteğiyle gerçekleştirebilir. Dünya çapındaki deneyimler, destinasyonlar arasında güvenli, doğrudan ve uyumlu bisiklet rotaları sağlandığında iklim, kültür veya topografyaya bakmaksızın bisiklet kullanımının hızla arttığını göstermektedir (Dejister ve Schollaert 1999: 8).

Bunun aksine düşük bisiklet kullanımına sahip ülkelerde, bisikletin özellikle kamuya açık bir ulaşım paradigması içinde nasıl eksik olarak kullanıldığına odaklandığı çalışmada Aldred (2015), mevcut ulaştırma politikası ve planlama söylemlerinin içsel eleştirilerinin artmasına rağmen, hızlı hareket etme kabiliyetinin iktidar ve ayrıcalıkla nasıl ilişkilendirildiğini ve bisikletin marjinal olarak kalmaya devam ettiğini ve bunun da bisiklet kullanımının meşrulaştırılıp yaygınlaşmasına zarar verdiğini göstermektedir.

Ülkemizde Sağlık, Milli Eğitim, Gençlik ve Spor, Çevre ve Şehircik Bakanlıkları ve bazı yerel yönetimlerce yönetim hedeflerine ulaşılmasında bisiklet bir araç olarak kullanılmakla birlikte ulusal bisiklete binme politikasının eksikliği ile bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için yapılan teşvik ve yatırımların etkinlik ve etkililiğinin düşük olduğu görülmektedir. Özel, kamu, yerel, bölgesel ve merkezi yönetimleri kesişen politika ve programlarına bisikleti dahil etmeye teşvik eden, destekleyici, katılımcı, koordinatör, katalizör ve moderatör bir Türkiye Ulusal Bisiklete Binme Politikasının oluşturulmasının gerekliliği gözlemlenmektedir.

Türkiye’de bisiklet motivasyonları, engelleri, kent içi ulaşım ve bisiklet yolları, bisiklet kullanımının pozitif dışsallıkları konularında yapılan çalışmalar (Ardahan ve Mert 2014b; Aydın 2015; Balcı ve ark. 2017; Cengiz ve Kahvecioğlu 2016; Koçak 2016; Şefik 2013) olmakla beraber bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik münferit çalışmanın Çeyiz (2017) tarafından yapıldığı görülmektedir. Bu çalışmasında Çeyiz (2017), bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik politikalar oluşturulmasının bir gereklilik durumunda olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Ayrıca, olimpiik yarış sporu olarak yapılan bisiklet sporu, tüm toplumlarda ilgi çekmekte ve tüm Dünyada yaygınlaştırılmaya çalışılmaktadır. Gelişmiş ülkelerde, bisiklet sporunun geliştirilmesinin yanı sıra, bisiklete farklı amaçlarla binilmesinin önemi; ulaşım, sağlık, çevre, rekreasyon ve turizm boyutlarıyla da ele alınmış ve yaşam kalitesi açısından önemi vurgulanmıştır.

Bununla beraber ulusal bisiklete binme politikalarının incelendiği bir çalışmanın olmadığı görülmektedir. Çalışmada gereklilik durumunda olan, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere yönelik, bilimsel bir bakış açısı oluşturulması amaçlanmıştır. Ayrıca araştırmanın, ulusal literatürdeki eksikliği giderebileceği ve konuya ilişkin yapılacak, diğer bilimsel çalışmalara örnek teşkil edebileceği düşünülmektedir.

1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları

1. Araştırma, Türkiye’de aktif olarak bisiklet sporu/hakemliği/antrenörlüğü yapmış veya ulusal ve uluslararası bisiklet sporu ile ilgili kurum ve organizasyonlarda, görev almış spor yöneticisi olan kişilerle yapılacak görüşmelerle sınırlıdır.
2. Araştırma, bilgi toplama aracı olarak görüşme yöntemi ile elde edilen nitel veriler ile sınırlıdır.

1.6. Araştırmanın Sayıltıları

1. Araştırma kapsamında incelenen literatürde ve elde edilen verilerde ulusal ve yerel bisiklete binme politikalarının oluşturulma amaçlarına hizmet ettiği,
2. Araştırmada kullanılmak üzere hazırlanan görüşme sorularının araştırmanın amacına hizmet ettiği,
3. Katılımcıların görüşme sorularına içtenlikle yanıt verdikleri,
4. Araştırmacının “katılımcı” rolü nedeniyle, kendi varsayımlarını ve önyargılarını araştırma süresince, elde edilen bilgilerden ayrı tutarak, tarafsız olarak görüşmeleri gerçekleştireceği varsayılmıştır.

1.7. Tanımlar

1.7.1. Spor

Spor insan yaşamına çok yönlü katkıda bulunan, bio-psiko-sosyal bir olaydır (Erdemli 1999). Uygun sosyal değerlerle yapılandırıldığında ve teşvik edildiğinde spor deneyimi toplum için önemli ve uzun süreli katkı sağlanması konusunda insanlara derin yükümlülükler taşımayı yavaş, yavaş öğretecektir. Popülaritesi, sosyal, politik ve ekonomik birimlere ulaşma kabiliyeti ile spor değişim için bir katalizör olarak görev yapabilir (Parks, Quarterman, Thibault ve ark. 2013: 410).

1.7.2. Bisiklet

Bisiklet, bireysel hareketliliğin yürümekten daha verimli bir şekilde yapılmasını sağlayan ve sadece kas gücü gerektiren (Bopp, Piatowski ve Sims 2018:1), çok yönlü doğası ile sosyo-demografik yapının tümüne ulaşabilen, günlük rutine kolayca sığabilen ve gün sonunda birey ve toplum için kazan kazan oluşturan basit bir makinedir (Möller ve Sandra 2014).

1.7.3. Bisiklet Kullanımını Yayınlaştırma

Bisiklet kullanımı, bisiklete binilerek ondan fayda sağlanmasıdır. Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması, küresel, bölgesel, ulusal ve yerel bisiklete binme politikaları konusundaki sorumluluğu ile, bütünleşik bir program dahilinde bisiklete binmeyi güvenli ve sağlıklı hissettirerek günlük rutinin bir parçası olarak daha fazla kullanımını teşvik etme etkinlik ve süreçleridir.

1.7.4. Ulusal Bisiklete Binme Politikası

Bir politika, bir karardan daha geniş kapsamlı, gelecekteki kararların genel hedef ile uyumlu biçimde alınmasına yönelik hem bir amaç hem de belirlenen hedeflere ulaşmak için eylem planı olarak tasarlanmış bir dizi kararlar demetidir (Hauge ve Harrop 2016:391).

Ulusal Bisiklete Binme Politikası, ulusal yönetim hedeflerine ulaşılmasında uygulanan politikaların (Ulaştırma, Sağlık, Eğitim, Spor, Turizm, Ekonomi, Çevre...) başarısını optimize etmek için ekonomik, sosyolojik, ekolojik, bir araç olarak bisikletin daha fazla kullanımını teşvik edici/yaygınlaştırıcı alt yapı ve yasal gereksinimlerini karşılayıcı, uzun ve kısa dönem somut hedeflerden oluşan küresel, bölgesel, ulusal ve yerel politikalar ile bütünleşik katılımcı, koordinatör, katalizör, moderatör politikalarıdır.

II. BÖLÜM

2. KURAMSAL TEMELLER VE İLGİLİ LİTERATÜR

Bu bölümde kuramsal ve kavramsal bir çerçeve oluşturmak amacıyla araştırma ile ilgili kavramlara, çalışmalara ve küresel, bölgesel, ulusal ve yerel yönetimlerce uygulanan bisiklet kullanımını teşvik edici bisiklete binme politikalarına yer verilmiştir.

Bisiklet, bireysel hareketliliğin yürümekten daha verimli bir şekilde yapılmasını sağlayan ve sadece kas gücü gerektiren (Bopp, Piatowski ve Sims 2018:1), çok yönlü doğası ile sosyo-demografik yapının tümüne ulaşabilen, günlük rutine kolayca sığabilen ve gün sonunda birey ve toplum için kazan kazan oluşturan basit bir makinedir (Möller ve Sandra 2014).

2.1. Tekerleğin İcadı

Hareket hayatın özüdür. Bütün hayvanlar yiyecek bulmak, avlarına saldırmak veya bir avcıdan kaçmak için hareket ederler. Ancak insanlar fiziksel kapasitelerini artıran makineler tasarlar. Tekerleğin icadı, insanın hareket kabiliyetini artırma girişiminde en önemli dönüm noktasıdır. Pürüzsüz bir yüzey üzerinde yuvarlanan silindirik yapı, yerde sürüklenen eşdeğer ağırlığa göre harekete 100 kat daha az direnç sunar. Tekerlek taşıma alanında yapılmış en değerli buluştur. İnsanlar muhtemelen, taşlar gibi yuvarlanan şeyleri gözlemlediler. Tekerlek için esin, sürtünmesinin mekaniğini gösteren kütüklerden veya diğer silindirik nesnelere gelmiş olabilir (Gupta 2009).

İlkel zamanlardan beri, insanlık, kayma, yuvarlanma, dönme ve benzeri hareketleri inceleyen triboloji alanında çalışmaktadır. İnsanı ateş yakmak için sürtünme ısını kullanmaya iten akıl, engelleyici olduğu yerlerde sürtünmeyi olabildiğince azaltılmak için çalıştı. İnsanın ilk olarak yaklaşık 5.000 yıl önce kızakları kullanmaya başladığı düşünülmektedir. Mezopotamya'nın Uruk bölgesinde yapılan arkeolojik çalışmalarda bir tapınakta M.Ö. 3.000 - 2.800 döneme ait olduğu düşünülen, altına silindir ve tekerleklerin yerleştirilmiş olduğu kızak tasvirleri olan piktogramlar (Şekil 2.1) bulunmuştur. Bu nedenle, Mezopotamya'daki Sümer medeniyetinde prototip makaraların ve muhtemelen tekerleklerin var olduğu söylenebilir (Tsuboi 1998: 1).

Bugün, hayatımızı kökten değiştiren yenilikleri yirmi birinci yüzyılın endüstriyel icatlarıyla ilişkilendirme eğilimindeyiz. Bununla birlikte bunlar, önceki bin yıllar boyunca oluşturulan bilgi ve teknolojik miras olmadan ortaya çıkmayacaktı. Bu miras içerisinde Geç Bakır Çağının (MÖ. 3600/3500 – 3000/2800), belki de en önemli iki yeniliği bu erken dönemde daha büyük icatlara yol açan tekerlek ve tekerlekli araçların icadıdır. Yeni icat hiç şüphesiz güncel gereksinimlerin yönlendirdiği uzun pratiklerden sonra doğdu, toplumun beklenti ve gereksinimlerini karşılamak için detaylara titizlikle dikkat edilerek tasarlandı ve coğrafi koşullara ile uyumlaştırılarak geliştirildi. Bununla birlikte tekerlek ve ilgili ahşap yapının ilk ne zaman ve nerede ortaya çıktığı araştırılmaya ve kurgulanmaya devam ediyor. Bir merkezden Dünyanın diğer bölgelerine mi dağılmıştı veya birbirinden bağımsız olarak birkaç yerde mi icat edildi? (Bondar 2018: 1-2).



Şekil 2.1: Sümer rölyeflerinden piktografik karakterler (Tsuboi 1998).

Tekerlek ve tekerlekle ilgili yapıların orjini ve difüzyonu ile ilgili araştırma ve kurgulama çalışmaları sürerken (Bakker vd. 1999; Bondar 2018; Brandt 1993; Piggott 1968; Tsuboi 1998), bir yük taşıma aracı olarak icadı, makinelerin gelişimini işaret etti. Günümüzde tekerlek, çoğu makinenin dişliler, kasnaklar, kamlar, zincir dişlileri,

rulmanlar ve diğerk dönen cihazlar şeklinde önemli bir parçasıdır. Bununla birlikte, teknik açıdan bakıldığında bir yük taşıyıcı olarak hala en dikkat çekici ve en zariflerinden biri olarak bisiklet tekerleği öne çıkıyor (Brandt 1993: 4).

2.2. Bisikletin İcadı

Pek çok büyük buluş gibi ilk bisikletin tarihi de biraz bulanık (Driscoll 2012). Birçok kişi bisikleti ilk icat ettiğini iddia etti. Bisikleti kim icat etti sorusunun cevabı genellikle sorduğunuz ülkenin uyruğuna bağlıdır; Fransızlar bir Fransız olduğunu iddia ediyor, İskoçlar bir İskoçyalı, İngiliz bir İngiliz ve Amerikalılar sık sık Amerikalı olduğunu iddia ediyorlar (Mozer 2014).

Lessing (1998 a), Leonardo Da Vinci'nin Codex Atlanticus'unda bulunduğu iddia edilen bisikletin ilkel bir versiyonunu gösteren çizimin sahte olduğunu ikna edici bir şekilde gösterilmiştir. Bununla beraber birkaç ülke bisikletin gelişmesine katılmıştır ve bazı belirleyici kavramlar bu ülkelerdeki bireylere atfedilebilir. Ancak, tüm bisikletlerin dayandığı temel iki tekerlekli konsept bisiklet için ilk saygın iddia 1817'de Baron Karl Drais de Sauerbrunn tarafından yapıldı ve Draisienne olarak bilinen patentli bir tasarıma sahipti (Driscoll 2012; Lessing 1997; Mozer 2014; Wicks 2010; Wilson 2004).

Bilimsel düşünmenin ve icat etmenin özünde biri Dünyayı anlama merakı diğerinde ise yaşamı rahat ve güvenli kılma gibi iki ihtiyaç yatmaktadır (Yörükoğulları vd., 1993: 4). Bisikletin tarihi de herhangi bir teknolojinin tarihi gibi, dönemin sosyal meseleleri, politik hareketleri ve kültürel olayları ile iç içedir (Bopp, Piatowski ve Sims 2018:3)

05 Nisan 1815 günü akşamı Java'nın doğusundaki Sumbawa adası büyük bir infilakla sarsıldı. Bu patlamanın etkisiyle Sumbawa ve yakınındaki takımadalarda yaşayanlardan 90.000 kişi hayatını kaybetti. Patlama öncesinde zirvesi 4000 metreye ulaşan Tambora Yanardağı'nın yüksekliği 2851 metreye kadar düştü (Behringer 2018, Aktaran: Akın 2018: 281). Yapılan araştırmalar patlamanın 800 megaton dinamit

büyükliğinde olduğunu ve yaklaşık 120 milyon ton sülfür diokside atmosfere verildiğini göstermiştir. Bu patlama yüzünden 1816 yılında Kuzey Yarım Kürede ciddi iklim sorunları yaşanmıştır (Yıldızıl 2018).

Behringer (2018), Tambora Yanardağının infilakından tam bir yıl sonra, iklimsel bir anomali Dünyanın bazı bölgelerinde daha etkili oldu; Avrupa Kıtası'nda 1816 kışının ilk ayı nispeten yumuşak geçse de, Şubat ayının ortalarından itibaren etkili olan aşırı soğuklar Nisan başına kadar sürdü ve su baskınlarına neden oldu. Mayıs ayında yeniden başlayan soğuma, Haziran, Temmuz aylarında şaşırtıcı boyutlara ulaştı ve yoğun kar yağışı nedeniyle 1816 'Yazı Olmayan Yıl' olarak adlandırıldı. Don ve aşırı yağış nedeniyle ürünlerin tarlada çürümesi ve hasat yapılamamasının doğal sonucu olarak, özellikle tahıl fiyatları aşırı derecede yükseldi. Birçok bölgede yem bulunamadığı için sığırlar ve atlar kesilip yenmek zorunda kalırken, kadavralar da yine besin kaynağı olarak tüketildi, diğer bir ifadeyle hiçbir şey ziyan edilmedi (Aktaran: Akın 2018: 285-286).

Bisikletin prototipi olan Laufmaschine (Koşu Makinesi) bu döneminin ulaşım ihtiyacını karşılamak amacı ile Alman Baron Karl von Drais de Sauerbrun tarafından 1817' de icat edildi ve 12 Ocak 1818'de Baden eyaletinden Laufmaschine için ilk patenti alındı (Limebeer ve Sharp 2006: 34).

2.3. Bisikletin Evrimi

Binicisinin ayak itmesi ile ivmelendirilen iki tekerlekli (ön tekerlek yönlendirilebilir) 'Laufmaschine' tekerleğin icadından yaklaşık 5000 yıl sonra insanı ilk kez atlar yerine makinelere oturttuğu için kişisel hareketliliğin big bang'i olarak kabul edilir. (All About The Beginnings of Individual Mobility <https://www.karldrais.de/kd-en-home-introduction.html>, 14 Nisan 2019'da erişildi.)

Ahşap tasarımlı Laufmaschine, zincir mekanizmasına sahip değildi, ancak kullanıcıların seledede oturmasına, ön tekerleği gidon ile kontrol ederek yönlendirmesine

ve sürücünün ayakları ile yere ulaşarak bisikleti itmesine dayanıyordu. Kullanıcı istenen hıza ulaştığında, ayaklarını yerden kaldırarak biraz dinlendiriyor sonra da hızı koruyarak seyahate etmeye devam etmek için tekrar yürümeye veya koşmaya (itme) devam ediyordu (<http://www.bicyclehistory.net/bicycle-history/dandy-horse/>, 20 Mart 2019'da erişildi).

İnsanın hız ihtiyacı, bisikletin bir sonraki evrimsel adımının arkasındaki faktördü. Yirmi yıl sonra (1839)'da bisikletin tasarımı bugün tanıdığımız şeylere daha çok benzemeye başladı. Potansiyel olarak bu tasarımın en etkili evrimi, Laufmaschine'in arka tekerleğine mekanik bir krank tahrik sistemi eklenmesi ile oldu. Bu İskoç demirci olan Kirkpatrick Macmillan'a akredite edilmiştir (Driscoll 2012).

1863 Yılında Fransız demirci, Ernest Michaux'un krank tahrik sistemini ön tekerlek göbeğine pedallarla monte etti. Düz açılar ve demir kaplı ahşap tekerleklere sahip bu yapı (Velocipede) parke taşlı yollarda oldukça rahatsız ediciydi ve 'Boneshaker' olarak adlandırıldı. Bu aynı zamanda bisikletin seri üretimi yapılan ilk ticari versiyonu idi (Malppan ve Sunny 2015).

Velocipede, kütesinden kaynaklanan sürüş sertliğine ve tekerleğine göre zayıf bir dişli oranına sahipti (Limebeer, ve Sharp,. 2006). 1871'de İngiliz mühendis James Starley daha iyi dişliler sağladığı krank tahrik sistemi ile pedalı doğrudan geniş bir ön tekerleğe oturttuğu "Ordinary" ya da "Penny Farthing"i icat etti (Malppan ve Sunny 2015). Gerçekten de, Penny Farthing'in bacak uzunluğunun izin vereceği kadar büyük olan özel ön tekerlekleri mevcuttu. Katı kauçuk lastikler ve büyük ön tekerleği kendinden öncekilerden daha yumuşak bir biniş sağladı. "Bisiklet" olarak adlandırılan ilk makine olan bu makine, bugün hala kullanımda olan merkezi direksiyon kafasını kullanan Dünyanın ilk tek parça aracıydı. Bu bisikletler 1880'lerin en parlak günlerinde genç erkekler arasında büyük beğeni topladı. Ayarlanabilir krank ve diğer bazı yeni mekanizmalar sayesinde, Penny Farthing yaklaşık 7 m/sn'lik rekor hızlarda yükseldi (Limebeer ve Sharp 2006).

Hem teknik hem de dokümantasyonla belgelenen ilk katlanabilir bisikletin mucit, William Grout tarafından 1878'de icat edildiği kabul edilir. William Grout'un katlanır tasarımı ile Penny Farthing'in en büyük ve en boyutlu bileşeni olan ön tekerlek katlanmış bir eleman haline getirdi (David V. 2006, Aktaran: Jirka 2014: 12).

Bir diğer katlanan bisiklet mucit de Amerikalı Emmitt G. Latta'dır. Latta, 16 Eylül 1887'de ABD'de bir patent başvurusunda bulundu ve 21 Şubat 1888'de patenti yayımlandı. Patentten bir alıntı şöyle: "Bu buluşun amacı, güvenli, güçlü ve servis edilebilir bir makine sağlamaktır. Şu anda kullanımda olan makinelere göre kolayca yönlendirilebilir ve aynı zamanda kullanımı gerekmediğinde, küçük bir depolama odası gerektirecek ve taşınmasını kolaylaştıracak şekilde katlanabilecek." Latta, bu patenti Amerika'da bisiklet çağının başlangıcında düzinelerce bisikletle ilgili patenti alan Papa Manufacturing Company'ye sattı. Latta, bisikletinin Papa tarafından üretiminin yapıp pazarlandığı henüz bilinmemektedir, çünkü henüz mevcut bir örnek bulunamamıştır. Latta ayrıca katlanır bisikletiyle aynı anda birkaç katlanır üç tekerlekli bisiklet daha icat etti (<http://www.foldingcyclist.com/folding-bike-history.html> 11 Nisan 2010'te erişildi).

Penny Farthing'in korkutucu şekli ve edinim maliyeti bisikletin kitlesele ulaşılabilirlik hedefine ihanet etse de üretimi, zincirli ve pnömomatik lastiklerle tamamlanan pratik "güvenli" bisikletinin teknik ve sosyal temelini oluşturdu (Herlihy 2004: 7).

Eşit ebattaki tekerleklerin kullanıldığı bisikletler için temel yenilikler arasında zincir ve dişli tahrik sistemleri önemli bir aşama oluşturur (Limebeer ve Sharp 2006: 35). 1879'da İngiliz bisiklet yarışçısı ve mucit Henry J. Lawson, arka tekerleği zincir tahriki ile çalışan bisikletin geliştiricisi ve ilk kullanıcısı oldu. Bu gerçek öneme sahip ilk patentli zincir tahrikli bisikletti ve Penny Farthing'e alternatif güvenliği ve uygun fiyatı ile bisikleti daha da popüler hale getirerek bisiklet aktivizmine yol açtı. İnsanlar bisiklet sürüş kalitesini arttırıcı daha iyi yollar için kulis yaptılar. Bu, 1880'lerin sonlarında oldukça popüler olan güvenli bisikletinin gelişmesine yol açtı (Cheung 2014; Oddy 2016).

Bir diğer önemli buluş, 1880'lerde John Boyd Dunlop tarafından tanıtılan pnömatik lastikti. Yeni lastikler sürüşü ve ulaşılabilir azami hızı büyük ölçüde iyileştirdi. Aslında ilk pnömatik lastik İngiliz Robert William Thomson tarafından 1845'te icat edililerek 1847'de U.S. Patent No. 5,104.1847 Washington, DC: U.S. Patent and Trademark Office'den patenti alınmıştı ancak uygulamada genel olarak unutuldu. Benzer ancak bisiklet için tasarlanmış ilk pnömatik lastik John Boyd Dunlop tarafından 1888'de tasarlanarak İngiliz Patent No. 10,607, 1888 ile patentlendi (Fragassa ve Ippoliti 2015: 523).

Dunlop, pnömatik lastiğinin pazar haklarını İrlandalı finansör Harvey Du Cros'e sattı ve birlikte British Bicycle endüstrisine şişme lastikler tedarik eden Pneumatic Tyre Company'yi kurdular (Limebeer ve Sharp 2006: 35-36). Pnömatik lastikler ticari olarak 1880'lerde John Boyd Dunlop onları ikinci kez icat ettikten sonra 1890'larda otomobillere uygulandı (The Pneumatic Tire: 81).

1880'lerde İngiliz bisiklet yapımcıları yüksek tekerlekli makineyi rafine etmeye odaklandılar. Daha fazla konfor için geliştirilmiş sele yayları ve ağırlığı daha da azaltmak için içi boş jantlar eklediler. Daha iyi modellerden bazıları, pedallarda ve arka göbeklerde bile bilyalı yataklara sahipti (Herlihy 2004: 197). Her ne kadar farklı zamanlarda birkaç kişi güvenli bisikletin çeşitli unsurlarını bağımsız olarak icat etmiş olsa da, hiçbiri John Kemp Starley'den önce hepsini bir makinede bir araya getirmemiştir (Foreman 1983). Bisiklet tarihinin gerçek devrimi, John Kemp Starley'in ilk Rover Güvenlik Bisikletini piyasaya sürmesiyle 1885'te gerçekleşti (<http://www.bicyclehistory.net/bicycle-inventor/john-kemp-starley/>, 20 Mart 2019'da erişildi). İngiltere Coventry'deki John Kemp Starley tarafından 1885 yılında ortaya çıkarılan 'The Rover Safety Bicycle' modern bisikletin neredeyse tüm özelliklerini gösterir: hafif çelik borulu çerçeve (kadro), eşit boyutta iki tekerlek ve telli jantlar, bilyalı yataklar ve arka tekerlek tahrik sistemi. Bir asırlık dramatik teknik gelişme bisikleti neredeyse tamamen değişmeden bıraktı. Bu bakımdan, endüstriyel ürünler arasında 'The Rover Safety Bicycle' neredeyse benzersizdir. Bunu geliştirmek için kesinlikle girişimlerde bulunuldu; bisiklet sürücüleri genellikle genç insanlardır ve yeni fikirler denemeye isteklidirler. Ancak yine de, bisiklet yıllar içinde oldukça sabit

kalmıştır. Aile arabasının bagajına sığacak şekilde katlanabilen küçük tekerlekli bisiklet gibi, çeşitli yeni tasarımlar ortaya çıktı ancak klasik bisiklet hepsinden kurtuldu (Hult 1992: 373).

Bisiklet endüstrisinde İngiliz üstünlüğü, en azından doksanlı yılların başlarına kadar, göreceli olarak yüksek nüfus yoğunluğundan kaynaklanan kısa mesafeli taşımacılık için ulusal talebin gücüne çok şey borçluydu. Bisiklet, bir dereceye kadar büyük talebin baskısına yanıt olarak atların yerini aldı (Foreman 1983: 182).

Bisiklet tasarımının ikna edici şekilde gösterdiği gibi, bisikletin evrimi uzun ve karmaşık bir süreç olmuştur. Bu süreçte, çok sayıda teknik, sosyal, ticari, ekonomik ve diğer parametreler ile etkileşen bisiklet insan yaşamına değerli katkılar sağlamıştır (Artemis Yagou, <http://yagou.gr/wp-content/uploads/2015/07/ICONbicycleBookReview.pdf>, 16 Mayıs 2019'da erişildi). Tabii ki, bisikletin evrimi bitmedi. Bugün yeni modellerin çoğunda eski prensiplerin yeniden tanımlandığını görmek büyüleyici. (Nierop, Blankendaal ve Overbeeke 1997:266).

2.4. Bisikletin İcadının Önemi

1870 ve 1880'lerde birçok Batı Avrupa ülkesinde burjuvazi arasında bisiklete binmek, popüler olmaya başlayan yeni moda sporlardan biriydi (Ebert 2004: 347). 1870'in başlarında, İngiltere'deki pist yarışları düzenli olarak büyük kalabalar çekiyordu. Biniciler, günümüzün modern velodromlarına çok benzeyen ahşap iç mekan pistlerinde yarışıyorlardı. Bununla birlikte organizatörler için daha da büyük bir fayda vardı, seyircilerden giriş için bir ücret tahsil edilebiliyordu (IOC, <https://www.olympic.org/cycling-track-equipment-and-history>, 25 Mayıs 2019'da erişildi). Böylece bisiklet, 1896 yılında yapılan ilk Modern Olimpiyat Oyunlarındaki dokuz spor dalından biri oldu (UCI, <https://www.uci.org/olympic-games/road-cycling>, 25 Mayıs 2019'da erişildi).

On dokuzuncu yüzyılın sonlarında bisiklete binme eylemi popüler bir geçmişten daha fazlaydı; bu sosyal bir ifadeydi. Zengin bisikletçiler her yıl yeni bir bisiklet almayı

ve eski modellerini satmayı tercih ettiler, böylece en yeni trendlerle güncel kalabilecekler ve ekonomik konumlarını gösterebileceklerdi. Ancak daha ucuz, kullanılmış, bisiklet için de bir potansiyel vardı. Bisikletler, işçi sınıfı erkekleri için önemli bir yatırımdı. Başlangıçta, toplumun işçi sınıfı üyelerinin bisiklet gibi lüks bir eşyaya 150 dolar harcamak için maddi imkânları bulunmadığı için bir zenginlik ifadesiydi. Üretici sayısı arttıkça ve fiyatlar yarıdan daha fazla azaldıkça, daha fazla sayıda insan etkinliğe katılabildi. Bu noktada bisiklete binme, zengin seçkinler dışındaki sınıflar için erkekliğin bir ifadesi haline geldi. Bununla birlikte, bisikletin bir erkeklik ifadesi olarak kullanılması, zaman içinde çeşitli değişiklikler yaşadı. Bisiklet, 1870'lerde ve 80'lerde erkeklerin maceraperestliğini ve öncü ruhunu temsil ediyordu, çünkü kadınsı evrensellikten ayrı bir alanı korumalarına izin veriyordu. Erkekler, bisikletlerini şehir dışındaki doğaya götürebilir ve ilkel öz güvenleri ile tekrar temasa geçebilirlerdi (Turpin 2013: 4).

1900'den önce Avrupa burjuvazisinin spor aracı olan bisiklet, 1900'den sonra ortak bir ulaşım şekli haline geldi (Ebert 2004: 347). On dokuzuncu yüzyılın sonlarında bir bisiklet satın almanın ana nedeni, daha önce sadece at tarafından sunulan türden kişisel hareketliliğe erişmektir. Tabii ki, makul derecede fiziksel bir çaba gerektiriyordu, ancak bunun giderek daha da mekanikleşen kentsel yapıda bireyi harekete geçiren hem birey hem de ulusun sağlığı için iyi bir şey olduğu kabul edildi. Yeni demiryolu ağı ile kombine edilen bisiklet ilk kez kırsala kolay seyahat imkânı sağladı. İşçiler bisiklet satın almaya başlıyorlardı, böylece iş için daha uzun mesafelere seyahat edebiliyorlar ve banliyölerde daha ucuz evler kiralyıyorlardı. Giderek artan sayıda bisikletçi, şimdiye kadar uzak, kapalı ve hatta tehlikeli bir Dünya olarak görülenlerin enginliğini keşfetmek için yollara çıktıkça, kırsal bölgelerin önemi ve yeni kırsal güzellik idealleri, halkın hayal gücünü yakalamaya başladı (Holt 1985: 127).

Toplumun çoğu üyesi için erişilebilen ilk kişisel ulaşım aracı olan bisiklet, 19. yüzyılın eşitlikçi sosyal hareketlerinde de demokratikleştirici bir güç olarak etkili olmuş ve “The Great Leveler” (Büyük Eşitlikçi) olarak adlandırılmıştır. Genel olarak, “modernitenin ifadesi... ve bağımsız hareketlilik” olarak kabul edilen bisiklet, özellikle kadınlar için kıyafet özgürlüğü, hareketlilik ve kamusal alana katılım sağladı. 19.

Yüzyılın cinsiyet rollerini yöneten Victorian anlayış kadınların kamusal alandaki varlığını sınırlıyordu. Ev ve çocuklar ile lokalize olan çoğu kadın için bisiklet, bireysel bir özgürlük aracı oldu. Bununla beraber 19. yüzyıl geleneksel kadın giyim tarzı, kadınlara özel bisiklet çerçevesinin (kadro) kullanılmasına rağmen bisikleti tehlikeli ve rahatsız edici kılıyordu. Bunu aşmak için kadınlar daha kısa elbiseler giymeye başladılar ve 1890'ların sonunda daha önce şok edici olarak kabul edilen stiller yaygınlaştı. Bu giyim tarzı, fiziksel aktivitenin normalleştirilmesine ve denetimsiz seyahate olanak tanıyarak, zamanın sosyal ve kültürel manzarasını çarpıcı biçimde değiştirmeye yardımcı oldu. 19. Yüzyılın sonlarından itibaren bisiklet, kadınların oy kullanma hareketinde de hayati bir rol oynadı (Bopp, Piatowski ve Sims 2018:5-6). 1896'da Susan Brownell Anthony¹ (76 yaşında) ile yapılan röportajda Anthony "Bisiklete binme hakkında ne düşündüğümü söyleyeceğim... Kadınları özgürleştirmek için Dünyadaki her şeyden daha fazlasını yaptı." (Guroff 2016, Aktaran: Bopp, Piatowski ve Sims 2018: 6).

Bunlarla birlikte bisikletin mümkün kıldığı, Dünyayı değiştiren mühendislik başarılarıdır. Bisiklet tarihinin ilk 90 yılındaki tasarım iyileştirmeleri, modern motorlu ulaştırma biçimlerine genişletilen ilk teknolojilerin çoğunu sağladı. Henry Ford'un ilk içten yanmalı motorlu aracını 'quadricycle' olarak adlandırması tesadüf değildi. Çok gerçek anlamda, bisiklet T modelinin atasıydı ve hepimiz bunun nereye gittiğini biliyoruz. Wright kardeşler ve Glenn Curtiss, insan uçuşunda çığır açan çalışmalarını sürdürmek için bisiklet dükkânlarını üs olarak kullandılar. William Harley Motosiklet yapmak için Arthur Davidson ile ekip olmadan önce bisiklet üretimi yaptı. Paul Mac Cready ve diğerleri, insan destekli uçuş için bisiklet tipi sürüş sistemlerini kullandılar. (Wicks 2010).

Pek çok çığır açan teknolojik yenilik, tutkunlarının yanı sıra eleştirmenlerine de sahiptir, ancak bisiklete kim kusur bulabilir? Bisiklet tarihi bölümlere ayrılabilir. Ancak orjini ne olursa olsun, iki tekerlek üzerinde hırslarını kanıtlayan bisiklet teknolojileri,

¹ Susan Brownell Anthony, ABD'de kadınlara oy hakkı tanınması için verilen mücadelenin ilk öncülerinden. 1892-1900 arasında Amerika Kadınlara Oy Hakkı Ulusal Derneği'nin başkanlığını yürütmüş, kadınlara oy hakkı tanıyan, Anayasanın 19. Ek Maddesi'ni sağlayan ortamın hazırlanmasına katkıda bulunmuştur (<https://www.wikizero.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvU3VzYW5fQi5fQW50aG9ueQ>, 7 Haziran 2019'da erişildi).

bilyeli rulmanlar, tp çerçeveler, zincirli tahrik sistemleri, tel jantlar, havalı lastikler ve diğer bileşenlerden faydalanan pek çok sektörlere ve özellikle de bebek otomobil endüstrisine yayıldı. Akademik düzlemde, bisiklet tarihi, inovasyon süreci, ürünlerin kullanıcılarıyla etkileşimi ve yeni teknolojilerin sosyal ve kültürel çevrelerini hem şekillendirmesi hem de yansıtması gibi konularda bir dizi etkileyici vaka çalışması sunmaktadır. Çevreciler ve teknoloji destekçileri için bisiklet, kirletici olmayan, enerji tasarruflu ucuz bir ulaşıım aracı sunar. Yüksek teknolojikli sevenler için bisiklette, karbon fiber çerçeveler (kadro), ultra hafif bileşenler ve ilham veren ergonomik tasarımlar vardır. (Volti 2005: 680-681).

2.5. Bisiklet Binmenin nemi

Bisiklet zerindeki insan, yayalardan 3-4 kat daha hızlı hareket etmesine rağmen 5 kat daha az enerji harcar. Bisiklet, insanın metabolik enerjisini en etkin şekilde harekete dönüştüren mükemmel bir alettir. Bisiklet kullanan insanın verimliliği bütün makinaları geride bırakır (Illich 1978, Aktaran: Altuncan 2008).

Fiziksel aktiviteyi günlük hayata entegre eden aktif bir ulaşıım şekli olarak bisiklete binme, fiziksel ve zihinsel sağlığın iyileştirilmesi, obezitenin azalması, kardiyovasküler ve diğer hastalıkların risklerinin düşürülmesi gibi kişisel ve toplumsal sağlık yararları ile ilişkilidir ve bunların yanında gürültü, hava kirliliği ve sera gazları emisyonlarının azaltılması gibi yardımcı faydalar sağlar (Gordon-Larsen vd. 2009; Lindström 2008, Aktaran: Reynolds vd. 2009: 2). Bisiklete binmek, sağlığı, çevreyi ve iklimi, ekonomik ve kolay bir şekilde korur. otomobil kullanmak yerine daha çok bisiklet kullanan insan, şehir ve Dünyanın geri kalanı için daha iyidir (Mller ve Sandra 2014: 7).

Her yaştan ve yetiden insan bisiklete binebilir. Güvenli Bisikletin tasarımcısı John Kemp Starley, bisiklete binmenin yararlarının ve verebileceği hazzın farkındaydı: "... Çok hoş bir kayma hareketidir ve eylem o kadar sesiz ve kolaydır ki, onun verdiği mutluluk için bisiklet süren binlerce kişi bulunur. Bisiklete binerek başka hiçbir

egzersizde bulamayacağınız en sağlıklı ve keyifli rekreasyon elde edin ” (The bicycle - London Borough of Culture 2019 <https://wfculture19.co.uk/>, 26 Haziran 2019’da erişildi).

Bunula birlikte, bisiklete binme gibi motorsuz bir taşıma modunun durumu ülkeler arasında, yoksul adamın ulaşım modundan, aktif bir yaşam tarzına uyan spor moduna kadar, güçlü bir şekilde farklılık göstermektedir (Rietveld ve Daniel 2004: 532). İnsanlar bisiklete binmek için somut güvenlik ve çok iyi fiziksel koşullara ihtiyaç duyarlar ve isterler. Onları araba sürmekten bisiklet kullanmaya motive etmek gereklidir. Bisiklet politikası insanların ilgisini çeker ve onları katılım için aktive eder. Bisiklete binmeyi teşvik etmenin ortak amacı yalnızca bisikletle A’dan B’ye giden insanları değil aynı zamanda tüm Dünya insanlarını bütünleştirmektir (Möller ve Fieber 2014:7).

2.6. Küresel Bisiklete Binme Teşvikleri

Küreselleşme sürecinde modern Dünya ulusal yönetimleri, sürece paralel daha angaje sürdürülebilir gelişim için çevreci, ekonomik ve sosyal politikalar uygulamaktadırlar. Sürdürülebilirlik temelinde oluşturulan küresel politik denklemde bisiklet, etkinlik ve etkililik için önemli bir araç olarak değerlendirilmekte ve kullanımının yaygınlaştırılması teşvik edilmektedir.

2.6.1. Birleşmiş Milletler Bisiklete Binme Teşvikleri (BM).

BM, 25 Eylül 2015 tarihinde New York’ta gerçekleştirildiği Genel Kurulda, 2000 yılında oluşturduğu ‘Milenyum Kalkınma Hedefleri’ nin devamı olan ve 17 küresel hedeften oluşan ‘2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerini kabul etti (United Nations General Assembly, 25 September 2015, Seventieth session Agenda items 15 and 116).

Bu kapsamda BM, 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri ile beraber çok katılımlı ortaklıklar da dahil olmak üzere uluslararası kabul görmüş kalkınma hedeflerine ulaşılmasında, tüm düzeylerde bisikletin potansiyel katkısını maksimize etmek ve üye ülkelerini, kesişen gelişim stratejilerinde bisiklete özel dikkat göstermeye, ulusal, alt ulusal, bölgesel ve yerel kalkınma politika ve programlarına bisikleti dahil etmeye teşvik etmek için 12 Nisan 2018 tarihli Genel Kurulu kararıyla 3 Haziran'ı 'Dünya Bisiklet Günü' (DBG) olarak kabul etmiştir. (United Nations General Assembly, 12 April 2018, Agenda item 11).

2.6.1.1. BM Dünya Bisiklet Günü '3 Haziran' (United Nations General Assembly, 16 April 2018, Seventy-second session Agenda item 11, A/RES/72/272)

Genel Kurul,

16 Eylül 2005 tarih ve A/RES/60/1 sayı², 22 Eylül 2010 tarih ve A/RES/65/1 sayılı³ Genel Kurul kararlarında belirtilen, sporun Binyıl Kalkınma Hedeflerinin gerçekleştirilmesine katkısını kabul ederek,

2030 Sürdürülebilir Kalkınma Planları/Hedeflerinde, sporun sürdürülebilir kalkınmanın önemli bir etkinleştiricisi olarak kabul edildiğini hatırlatarak,

2030 Sürdürülebilir Kalkınma Planları/Hedefleri ile beraber çok katılımlı ortaklıklar da dahil olmak üzere uluslararası kabul görmüş kalkınma hedeflerine ulaşılmasında ve barış kültürünün oluşumunda koordinasyonun daha fazla güçlendirilmesi ihtiyacını kabul ederek, tüm düzeylerde bisikletin potansiyel katkısını maksimize etmek,

² United Nations General Assembly, A/Res/60/1, Distr.: General 24 October 2005, Sixtieth Session Agenda Items 46 and 120, Resolution Adopted by the General Assembly on 16 September 2005 60/1. 2005 World Summit Outcome. (<https://undocs.org/A/Res/60/1>, 16 Ekim 2019 Erişildi).

³ United Nations General Assembly, A/Res/65/1, Distr.: General 19 October 2010, Sixty-Fifth Session Agenda Items 13 and 115, Resolution Adopted by the General Assembly on 22 September 2010, 65/1. Keeping the promise: united to achieve the Millennium Development Goals. (<https://undocs.org/A/Res/65/1>, 16 Ekim 2019 Erişildi).

BM Genel Kurulunun ‘Uluslararası Yılların İlanı’na ilişkin 15 Aralık 1998 tarih ve 53/199 sayı⁴, 20 Aralık 2006 tarih ve 61/185 sayılı⁵ kararları, ile Ekonomik ve Sosyal Konseyin 25 Temmuz 1980 tarih ve 1980/67. sayılı kararı ve özellikle, bu kararın ‘Uluslararası Yılların İlanında Kabul Edilen Kriterler’ eki’nin 1 ile 10. maddeler arasındaki kriterlere ek olarak, uluslararası bir gün veya yılın, kuruluş ve finansman için temel düzenlemeler yapılmadan önce ilan edilmemesi gerektiğinin belirtildiği 13. ve 14. kriterleri uyarınca,

Quito’da 17 - 20 Ekim 2016 tarihleri arasında düzenlenen BM Toplu Konut ve Sürdürülebilir Kentsel Kalkınma Konferansında (Habitat III) kabul edilen ‘Yeni Kentsel Gündemi’ hatırlatarak,

Basit, hesaplı, güvenilir, temiz ve çevreye uygun sürdürülebilir ulaşım aracı olarak iki yüzyıldır kullanılmakta olan bisikletin çevresel duyarlılığı ve sağlığı desteklemedeki benzersizliğini, uzun ömürlülüğünü ve çok yönlülüğünü kabul ederek,

Bir ulaşım aracı olmakla birlikte bisiklet ve kullanıcısı arasındaki sinerjinin, yaratıcılığı ve sosyal etkileşimi teşvik etmesi, kullanıcıya yerel çevre hakkında doğrudan bir farkındalık sağlaması ve aynı zamanda eğitime, sağlık hizmetlerine ve spora erişim için de kullanılarak gelişimin de bir aracı olarak hizmet edebileceğini de kabul ederek,

Bisikletin sürdürülebilir ulaşımın bir sembolü olduğunu ve sürdürülebilir üretim ve tüketimi teşvik etmek için olumlu bir mesaj ilettiğini ve iklim üzerinde olumlu bir etkisinin olduğunu vurgulayarak,

Bisiklet de dahil olmak üzere, beden eğitimi ve sporun teşvik edilmesinin sağladığı sosyal gelişimin, BM ve üye ülkelerinin programlarını desteklemesindeki rolünü kabul ederek,

⁴ United Nations General Assembly, Distr.General/Res/53/199, 22 February 1999, Fifty-Third session Agenda item 12, Resolution Adopted By The General Assembly, 53/199. Proclamation of International Year, (<https://undocs.org/A/Res/53/199>, 16 Ekim 2019 Erişildi).

⁵ United Nations General Assembly, A/Res/61/185, Distr.: General 25 January 2007, Sixty-First Session Agenda Item 42, Resolution Adopted by the General Assembly on 20 December 2006 61/185. Proclamation of International Years. (<https://undocs.org/A/Res/61/185>, 16 Ekim 2019 Erişildi).

Üretken kamu-özel ortaklıklarının çevreci, barışçıl kalkınma için kurumsal, fiziksel ve sosyal altyapıyı geliştirici bisiklet programlarını teşvik, finanse ve organize etmedeki son derece önemli rolünü vurgulayarak,

Büyük uluslararası ve yerel bisiklet yarışmalarının barış, karşılıklı anlayış, dostluk, hoşgörü ve her türlü ayrımcılığın kabul edilemezliği ruhu içinde düzenlenmesi ve bu tür olayların uzlaşmacı, birleştirici doğasına saygı gösterilmesi gerektiğinin altını çizerek,

1. 3 Haziran'ın DBG olarak ilan edilmesi kararı verildi;
2. BM üye ülkelerini, örgütlerini ve diğer ilgili uluslararası örgütler ile uluslararası, bölgesel ve yerel spor organizasyonlarını, özel sektör de dahil olmak üzere Sivil Toplum Kuruluşlarını (STK) ve tüm toplumu DBG'nü kutlamaya ve farkındalığını arttırmak için beraber çalışmaya davet eder;
3. DBG ile BM üye ülkelerini, kesişen gelişim stratejilerinde bisiklete özel dikkat göstermeye, ulusal, alt ulusal, bölgesel ve yerel kalkınma politika ve programlarına bisikleti dahil etmeye teşvik eder;
4. Ayrıca, BM üye ülkelerini, özellikle bulaşıcı olmayan hastalıkların ve yaralanmaların önlenmesinde, daha geniş bakış açısı ile daha kapsamlı sağlık çıktıları için, yaya ve bisiklet hareketliliğini aktif bir şekilde koruyucu, destekleyici güvenli karayolu ulaşım altyapısı planlama, tasarım, uygulamaları geliştirerek bisikleti sürdürülebilir mobilite ve ulaşım politikalarına entegre etmeye teşvik eder;
5. Bisikletin sürdürülebilir kalkınmanın açınımlarında bir araç olarak kullanılması, çocuklar ve gençler için fiziksel gelişim de dahil olmak üzere eğitimi arttırarak, sağlık düzeyini yükselterek, hastalıkları önleyerek, bir barış kültürünün oluşumunda karşılıklı hoşgörü/saygıyı ve sosyal katılımı kolaylaştırarak paydaşları destekler;
6. BM üye ülkelerini, toplumun tüm üyeleri arasında bisiklet kullanımını yaygınlaştırıcı en iyi uygulamalar için teşvik eder ve bu bağlamda toplumsal bir bisiklete binme kültürünün oluşumu/gelişiminde fiziksel, zihinsel sağlığı ve refahı da güçlendiren bir araç olarak, yerel ve ulusal düzeyde organize edilen bisiklet gezileri/etkinliklerini memnuniyetle karşılar;

7. Genel Kurul, Genel Sekreter'den mevcut kararın üye devletlerin ve BM sisteminin örgütlerinin dikkatine sunulmasını talep eder;
8. Mevcut kararın tüm uygulanma faaliyetlerinden kaynaklanacak maliyetlerin gönüllü katkılarından karşılanması (<https://undocs.org/A/72/L.43> 1 Temmuz 2019'da erişildi).

2.6.1.2. BM Çevre Programı (United Nations Environmental Program 'UNEP')

Kapsamlı olarak çevre sorunlarının uluslararası boyutuna ilk kez dikkat çekilmesi; 1960'lı yılların sonunda İsveçli bilim adamlarının ülkelerinde yaşanan asit yağmurları, Baltık Denizi kirliliği gibi sorunları gündeme getirmeleri ve bu sorunların ancak uluslararası işbirliği ile giderilebileceği tezlerine dayanır (Wakefield 1982, Aktaran: Kayhan 2013: 63).

Dünya sistemini oluşturan, değişik ve birbirine bağlı, doğal, ekonomik, sosyal ve siyasal öğelerine karşı daha derin ve geniş bir anlayış sağlamak, bu yeni anlayışı da Dünya politikasına yön verenlerin ve Dünya kamuoyunun dikkatine sunmak ve böylece yeni politik eylem ve girişimleri hazırlamak için, 1968 yılında çeşitli ülkelerden devlet adamları, ekonomistler ve bilim adamlarından oluşan bir grup; Roma'da toplanmış ve bu toplantı sonucunda resmi bir niteliği olmayan *Roma Kulübü* oluşmuştur (Özbirecikli 2002, Aktaran: Lazol, Muğal ve Yücel 2008: 58).

Roma Kulübü'nün, Massachusetts Teknoloji Enstitüsü'ne (MIT) yaptırdığı bir araştırma, 1972 yılında "Limits to Growth" (Türkçe'ye Ekonomik Büyümenin Sınırları biçimde çevrilmiştir) adıyla bir kitap halinde yayımlanmıştır. Çalışma, ekonomik gelişme ile çevre arasında son derece önemli ve güçlü bir ilişkinin bulunduğunu gündeme getirerek, dikkatlerin yeniden çevresel konulara yönelmesini sağlamıştır (Meadows ve d., 1973, Aktaran: Bozlağan 2010: 1015).

1970'den itibaren çevresel sorunların Dünya gündemine taşınmasıyla birlikte uluslararası birçok toplantı birbirini izlemiştir (Lazol, Muğal ve Yücel 2008: 58). Bu kapsamda BM, çevrenin korunması ve geliştirilmesi konusunda ortak bir görüş ve

ilkelere duyulan ihtiyacı dikkate alarak, Dünya halklarına ilham vermek ve rehberlik etmek için 5-16 Haziran 1972 tarihleri arasında Stockholm'de toplanmıştır (Report of the United Nations Conference on the Human Environment, Stockholm A/CONF.48/14/Rev.1 :3).

1972 yılında Stokholm'de gerçekleştirilen BM İnsan Çevresi Konferansı'nda, çevre sorunlarını küresel boyutta ele alacak uluslararası bir organın kurulmasına karar verilmiştir. Bu karar üzerine, BM Genel Kurulu 15 Aralık 1972 tarih ve 2997 sayılı kararıyla, UNEP, BM'ye bağlı bir "program" olarak oluşturulmuştur (<http://www.mfa.gov.tr/birlesmis-milletler-cevre-programi.tr.mfa>, 10 Ağustos 2019'da erişildi).

2.6.1.2.1. Birleşmiş Milletler Çevre Programı 'Daha İyi Ulaşım Modu Olarak, Bisiklete Binme

Hızlı kentleşmeyi yönetmek, yoksulluğu azaltmak ve şehir sakinleri arasında eşitlik ve çevre sorunlarının çözümü için atılan önemli bir adım, hizmetlere ve fırsatlara erişim ihtiyaçlarını karşılamaktır. Yürüyüş ve bisiklete binme, kentsel kaliteyi artıran ve sosyal uyumu kolaylaştıran düşük karbonlu ulaştırma modlarından daha fazlasıdır (<https://www.unenvironment.org/news-and-stories/story/cycling-better-mode-transport> 18 Temmuz 2019'da erişildi).

2.6.1.2.2. Yol Paylaşım Programı 'Yürüyen ve Bisiklete Binen İnsanlara Yatırım Yapın'

Yol Paylaşım Programı, 2008 yılında UNEP ile Otomobil ve Toplum Vakfı⁶ (FIA) tarafından başlatılmıştır. Programın genel amacı, yürüyüş ve bisiklet yolu altyapısına sistematik yatırımlar için katalizör görevi gören hükümet ve donör kuruluşlara politikalar sunmaktır.

⁶ Foundation for the Automobile and Society, (<https://www.fiafoundation.org/>). FIA Vakfı yol güvenliği, çevre ve sürdürülebilir hareketliliği teşvik eden uluslararası bir faaliyet Programını ve ayrıca motor sporları güvenliği araştırmalarını finanse eden bağımsız Birleşik Krallık kayıtlı yardım kuruluşudur (<https://www.fiafoundation.org/about-us>, 7 Kasım 2019 erişildi).

Program, gelişmekte olan ÷lkelerdeki h÷k÷metlerin ve diğer paydaşların, araba kullanan azınlığa öncelik vermekten uzak durması, y÷r÷yen ve bisiklete binen çoğunluk için altyapıya yatırım yapmasını desteklemektedir.

Nerede yaşarsanız yaşayın veya nasıl seyahat ederseniz edin, her ulaşım yaya olarak başlar ve biter. D÷nyanın d÷rt bir yanındaki şehirlerde, çoğu insan gitmesi gereken yere ulaşmak için neredeyse yalnızca y÷r÷yüş ve bisiklete güveniyor. Ancak otomobiller için yol alanını arttırmak, yatırımcılar ve h÷k÷metler için bir öncelik olmaya devam ediyor.

Çalışmalarımız, ilgili araçların geliştirilmesi, ÷lke içi destek sağlanması ve küresel düzeyde motorsuz taşımacılığın savunulmasını içermektedir. Tüm çalışmalarımız, özellikle karayolu güvenliği, çevre ve erişilebilirlik açısından sürdürülebilir ulaşım konusunda küresel gündemde yer almaktadır (<https://www.unenvironment.org/explore-topics/transport/what-we-do/share-road> 9 Temmuz 2019'da erişildi).

2.6.1.2.3. Share the Road Programme Annual Report 2018

Y÷r÷yen ve bisiklete binen insanların (genellikle şehirlerde yaşayan vatandaşların çoğunluğu) hareketlilik ihtiyaçları göz ardı edilmeye devam ediyor. Yaya ve bisikletçilere yatırım yapılması hayatlar kurtarabilir, yaya ve bisikletçilere yatırım yaparak çevrenin korunmasına yardımcı olun ve yoksulluğun azaltılmasını destekleyin. BM Çevre Emisyonu Açığı Raporu (2017)⁷, öngör÷len 2030 küresel sera gazı salınımının bir çeyrek daha düşür÷lmesi hedefinin acilen ve önemli ölçüde artırılması gerektiğini açıkça belirtmektedir. Y÷r÷yen ve bisiklete binen insanların ihtiyaçlarını karşılamak, şehirlerin nüfus artışından kaynaklanan emisyonların düşür÷lmesi ile hava kalitesini yükseltmek ve yol güvenliğini arttırmaya yardımcı olarak mobilite çözümünün önemli bir parçası olmaya devam etmektedir.

⁷ UNEP. "The Emissions Gap Report 2017-A UN Environment Synthesis Report 2017" (<https://www.unenvironment.org/resources/emissions-gap-report-2017>, 7 Kasım 2019 erişildi). Rapor, çeşitli ekonomik sektörlerin iklim ısınmasına neden olan emisyonlarının düşür÷lmesine yönelik yeni bir sistematik değerlendirme içermektedir.

Özellikle, düşük maliyetli ve ulaşılabilir çözümler mevcutken hareketlilik için ödenen bedel çok yüksek. Hiç kimse işe ya da okula gitmek için yürürken ya da bisiklete binerken ölmemelidir. Bu nedenle, UNEP ve FIA tarafından 2008 yılında başlatılan Yol Paylaşım Programı, yaya ve bisikletçilerin ihtiyaçlarını savunmak, öncelendirmek, en iyi uygulamaların önemini vurgulamak için adli bir otorite olarak Dünya ülkeleri ile çalışmaktadır.

BM Çevre Genel Müdür Yardımcısı Joyce Msuya, “Dünya genelinde insanlar artık her gün çevre hakkında daha fazla konuşuyorlar. Bunların tümü iyi haberler olmayabilir, ancak çevrenin ve gezegenimizin durumu, bugün hiç olmadığı kadar fazla görünürlük kazanıyor. Bir fark yaratmak için muazzam bir fırsatımız var”. 2018'deki umut verici ilerlememizin arka planında, yayaların ve bisikletlilerin işe ve okula güvenli bir şekilde gidebilecekleri bir Dünya için sarf ettiğimiz çalışmalarımız var (Share the Road Programme Annual Report 2018: 9).

2.6.2. Dünya Sağlık Örgütü (DSO)

Sağlık, sadece hasta veya sakat olmama hali değil, fiziksel, ruhsal ve sosyal açıdan iyi olma halidir (Constitution of the world health organization:1). Fiziksel aktivitenin sağlık için önemi iyi belgelenmiştir. Kanıtlar, fiziksel aktivitenin kardiyovasküler hastalıklar, diyabet tip 2, kanser, aşırı kilo ve obezite gibi bazı kronik durumların riskini azalttığını ve kas-iskelet sistemi sağlığını ve psikolojik refahı artırdığını göstermektedir (World Health Organization 2011: 4). Hafta boyunca (haftada 5 veya daha fazla zaman gibi), düzenli fiziksel aktivite yapmanın faydaları biyomedikal belirteçler üzerindeki akut etkileri ile kanıtlanmıştır. Bu faydalar, yaşam tarzının bir parçası olarak, aktif ulaşım amaçlı yürüyüş ve bisiklete binme gibi fiziksel aktiviteler ile günlük rutine dahil edilerek geliştirilebilir (World Health Organization 2010: 32). Yürüyüş ve bisiklete binme ile kardiyovasküler hastalıklar ve kanser ilişkisi üzerinde bu güne kadar yapılmış en kapsamlı araştırmalardan birisi de Celis-Morales, C. A., vd. (2017) tarafından Prospektif Kohort Çalışması olarak yapılan ‘Aktif İşe Gidip Gelme ile Kardiyovasküler Hastalıklar, Kanser ve Mortalite Arasındaki İlişki’ araştırmasıdır (Andersen, L. B. 2017: 2).

Celis-Morales, C. A. ve arkadaşlarının Nisan 2007'de başlattığı araştırma, İngiltere, İskoçya ve Galler'deki 22 bölgeden 40 ila 69 yaş aralığındaki (ortalama yaş 52.6), ücretli olarak istihdam edilen veya serbest meslek sahibi (evden çalışmayan) 263.450 (106.674 %52 kadın) katılımcı ile gerçekleştirilmiştir. Katılımcıların, tipik bir günde işe gidip gelmede kullandıkları ulaşım biçimi; 'Aktif Değil (Otomobil/Toplu Taşıma)', 'Yürüyüş', 'Bisiklet', 'Yürüyüş + Toplu Taşıma' ve 'Bisiklet + Toplu Taşıma' olarak kategorize edilerek, beş ulaşım değişkeni türetilmiştir. Katılımcıların cinsiyet, yaş, etnik köken, yerleşim yeri yoksunluk endeksi, komorbiditeler (uzun süredir devam eden hastalık, diyabet, hipertansiyon, kalp-damar hastalıkları, kanser, depresyon, vücut kitle indeksi, sigara kullanımı, diyet (alkol, meyve ve sebze, kırmızı et, yağlı balık, kümes hayvanları ve işlenmiş et), zevk için yürümek için harcanan zaman, yorucu bir spor yapmak için harcanan zaman, hafif ve ağır DIY (do it yourself – hobi)'ler için harcanan zaman, mesleki fiziksel aktivite düzeyi ve sedanter davranış eğilimlerine göre düzenlenen analizler, orantısal risk varsayımı Schoenfeld kalıntılarına dayanarak yapılan testlerle kontrol edildi. Analizler sonucunda katılımcıların sağlık durumları; 'Tüm Nedenlere Bağlı Mortalite', 'Kalp-Damar Mortalitesi', 'Kalp-Damar İnsidansı (raslantı)', 'Kansere Bağlı Mortalite' ve 'Kanser İnsidansı (raslantı) olmak üzere beş kategoride değerlendirildi. Şekil 2.1'de işe gidip gelme ulaşım modları ile prospektif sağlık sonuçları arasındaki bulgular verilmiştir. (Celis-Morales, C. A. ve vd., 2017). Analiz sonuçları; Tamamen veya kısmen bisiklet ile yapılan işe gidip gelme, bir dizi olumsuz sağlık sonucu riskinin daha düşük olmasıyla ilişkilendirilmiştir. Yürüyerek işe gidiş gelişler, olumsuz Kalp-Damar Hastalıkları sonuçlarında daha düşük bir risk ile ilişkilendirildi. Bulgular, kamu sağlığının, bisiklet edinimlerini kolaylaştırılması, bisiklet kiralama sistemlerinin geliştirilmesi, toplu ulaşım araçlarında bisiklet için daha iyi imkanların sağlanması, bisiklet yolları, ve şeritlerinin oluşturulması/yaygınlaştırılması gibi politikaların geliştirilmesi özellikle bisiklet ile işe gidip gelme gibi aktif ulaşım modlarının teşvik edilerek iyileştirilebileceğini göstermektedir (Celis-Morales, vd., 2017).

İngiliz Kalp Vakfı, İngiltere'deki kardiyovasküler hastalıkların maliyetlerinin her yıl için 15 milyar İngiliz Sterlini olduğunu tahmin ediyor (British_Heart_Foundation Heart Statistics Fact Sheet For UK 2017, Aktaran: Andersen 2017: 2). Yürüyüş ve

bisiklet gibi aktif ulaşım modlarının işe gidiş gelişlerde kullanılması bu maliyeti önemli ölçüde azaltma potansiyeline sahiptir. Diyabet ve kanserde daha fazla tasarruf da mümkündür. Celis-Morales, C.A., vd. (2017)'nin çalışmasında elde edilen bulgular, yaygın bulaşıcı olmayan hastalıkları önleyerek halk sağlığını iyileştirme potansiyeline sahip olan aktif işe gidiş gelişlerin teşvik edilmesine ilişkin siyasi eylem çağrılarınıdır. Otomobilden, daha aktif seyahat türlerine geçiş, sıkışık şehir merkezlerinde trafiği azaltacak ve sağlık için daha fazla fayda sağlayacak şekilde hava kirliliğini azaltmaya yardımcı olacaktır (Andersen 2017: 1-2).

Celis-Morales ve vd. (2017) çalışmasında örnekleme İngiltere, İskoçya ve Galler'deki 22 değerlendirme merkezinden araştırmaya iştirak eden 40 ile 69 yaş aralığındaki (ortalama yaş 52.6), ücretli olarak istihdam edilen veya serbest meslek sahibi (evde çalışmayan) 263.450 (106.674 %52 kadın) katılımcı oluşturuyordu. 40 ile 69 Yaş aralığındaki katılımcıların orta yaş grubunu temsil ettiği düşünüldüğünde ülkemizde çocukların eğlence amaçlı olarak kullanacağı bir araç olarak görülen bisiklet algısının, araştırma ve sonuçlarının görsel ve yazılı medyada paylaşılarak genele ulaştırılması ile değiştirilmesine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

İngiltere Ulusal Sağlık Servisi, BBC News, Independent News ve Sun gibi medya ve ilgili kuruluşlar, 'Bisiklet ile işe gidip gelmek kardiyovasküler hastalık ve kanser riskini düşürdüğünü ve olumsuz sağlık koşullarında ciddi azalma ile bağlantısı olduğunu" vurgulamışlardır (NHS, 21 Nisan 2017; BBC News, 20 Nisan 2017; Independent News, 19 Nisan 2017; The Sun, 21 Nisan 2017).

BM'in, 12 Nisan 2018'de gerçekleştirdiği 82. Genel Kurulunda; Özellikle bulaşıcı olmayan hastalıkların ve yaralanmaların önlenmesinde, daha geniş bakış açısı ile daha kapsamlı sağlık çıktıları için (Md. 4), ... Çocuklar ve gençler için fiziksel gelişim de dâhil olmak üzere, sağlık düzeyinin yükseltilmesi ve hastalıkların önlenmesinde bir araç olarak kullanılması (Md. 5), ...Fiziksel, zihinsel sağlığı ve refahı da güçlendiren bir araç olması (Md. 6), ile birlikte sağlık hizmetlerine erişim için de bir araç olması ve sağlığı güçlendirmedeki benzersizliği, sağlık da dahil BM. ve üye ülkelerinin programlarını desteklemesindeki rolünü kabul ederek, tüm düzeylerde

bisikletin potansiyel katkısını maksimize etmek için üye devletlerini bisiklet hareketliliğini aktif bir şekilde koruyucu, destekleyici, toplumun tüm üyeleri arasında kullanımını yaygınlaştırıcı en iyi uygulamaları geliştirerek ulusal, alt ulusal, bölgesel ve yerel kalkınma politika ve programlarına bisikleti dahil etmeye teşvik etmektedir (BM. Assembly, G. A/RES/72/272).

Önemli tıbbi maliyetlerin yanı sıra obezite, hem yaşam kalitesini hem de ömrü azaltabilmektedir. Son on yılda özellikle çocuklar arasında obezite düzeyindeki hızlı artış üzerinde endişeler artmaktadır. Bu artışın büyük bir kısmı, azaltılmış fiziksel aktivitenin bir sonucudur. İngiltere Hükümetinin 2004 yılında başlattığı 'Yürüyüş ve Bisiklete Binme Eylem Planı', özellikle obezite, kalp hastalığı, kanser ve felç biçimleriyle mücadele etmek için fiziksel aktiviteyi artırma potansiyeline odaklanan farklı departmanlar arasında bisiklet kullanma desteğini ortaya koymaktadır (Macdonald, 2007: 9-10).

DSO Avrupa Bölge Ofisi ve Avrupa Komisyonu Sağlık ve Tüketici Sağlığının Korunması Genel Direktörlüğünde, Avrupa Birliği'nde beslenme ve fiziksel aktivitenin iyileştirilmesi ve obezitenin önlenmesindeki ilerlemeyi izlemek için üç yıllık ortak bir proje başlattı. 2008-2010 Yıllarını kapsayan bu gözden geçirmede, 27 AB üyesi ülkede fiziksel aktivitenin desteklenmesi ile ilgili uygulanan ulusal politika belgelerine genel bir bakış sunularak ilerlemesi değerlendirildi. Politika dokümanlarının ana odağı yalnızca fiziksel aktivite değil aynı zamanda beslenme, obezite, kalp-damar hastalıkları önleme, halk sağlığı, sürdürülebilir kalkınma ve çevre sağlığıydı. Bu kapsamda çalışmada ulusal bisiklete binme ve yürüyüş politikaları da dahil olmak üzere 154 politika belgesi incelenmiştir. İncelemenin asıl amacı, fiziksel aktivite teşvik politikaları ve mevzuatının iyileştirilerek uygulamadaki etkinliğinin geliştirilmesiydi. Bu gözden geçirmede, politikaların etkinliğini sağlayıcı aktivatörlerden birisi olarak değerlendirilen bisiklete binme ve yürüyüşün, ulaşım politikalarında bisikletçilerin ve yayaların güvenlik gereksinimlerini karşılayan düzenlemeler ile teşvik edilerek sağlık için önerilen günlük fiziksel aktivite miktarını elde etmek için mükemmel fırsatlar sağlayabileceğinin altını çizmektedir. (World Health Organization 2011: 17).

The City of Copenhagen's Bicycle Strategy (2011-2025) önsözünde, Kopenhag Teknik ve Çevreden sorumlu belediye başkanı Ayfer Baykal, 'Bisiklet binme koşullarının iyileştirilmesinin kentin resmi sağlık politikasının bir parçası' olduğunu ifade etmektedir.

Bisiklet, özellikle yaşlı insanlar için diğer hareketlilik biçimlerine bir alternatif olarak önemli bir etkinliktir (*NCP 2002-2012: 22*).

Medeniyet hastalıklarının listesi, koroner tromboz, yüksek tansiyon, kolesterol, diyabet, obezite... gibi uzundur. Bu en azından kısmen egzersiz eksikliğine atfedilebilir. Düzenli egzersiz, yani çoğu gün en az yarım saat, kardiyovasküler hastalık riskini önemli ölçüde azaltır. Uzun yürüyüşler de sağlık yararları sağlamasına rağmen, en uygun hareket biçimleri bisiklet, koşu, yüzme vb.dir. Robert Koch Enstitüsü tarafından yapılan bir araştırma, arttırılmış yürüme veya bisiklete binmenin, özellikle yaşlılarda, tansiyon, kalp atışı ve vücut ağırlığındaki iyileşmelerle ilişkili olduğunu ve dolayısıyla kalp-damar sağlığı üzerinde olumlu bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Genç kuşakla ilgili olarak, egzersiz eksikliği ve kilo sorunlarından muzdarip olma eğilimi giderek daha belirgin ve önemli olan konulardır. Çocuklar, hem beden hem de zihinsel olarak sağlıklı bir şekilde geliyeceklerse, egzersiz yapmak ve deneyimlemek için geniş alanlara ihtiyaç vardır. Bu gerekli olan sosyal temaslar ve açık hava etkinlikleri olmadan elde edilemez. Bu bağlamda, bisiklet çocukların ve gençlerin bireysel hareketliliklerinde ve günlük egzersiz kotalarında önemli bir bileşen olacaktır (*NCP 2002-2012: 18*).

Bisiklet sürmek insanlar ve toplum için iyidir. Düzenli olarak bisiklete binen insanlar daha uzun ve daha sağlıklı yaşarlar. İnsanlar ayrıca bisikletle giderken diğer ulaşım araçlarına göre daha mutlu olduklarını bildirmektedirler (*Dutch Cycling Vision, Dutch Cycling Embassy October 2018: 8*). Toplu taşıma araçlarının daha fazla kullanımı otomobil kullanımını azaltabilir, ancak bisiklete binmenin veya yürümenin esnekliğini ve sağlık yararlarını sunmaz. Yürüyüş sağlık yararları sağlayabilir, ancak seyahat süresi önemlidir, özellikle üç ya da dört mil yolculuklar için gerçekçi bir alternatif olması daha az olasıdır. Yürümeyi teşvik etmek, fiziksel aktiviteyi sağlık açısından arttırmaya yardımcı olmak için uygun maliyetli bir önlem olabilir, ancak

tıkanıklık veya kirliliğin azaltılması üzerinde önemli bir etki yaratma olasılığı daha düşüktür. (Macdonald 2007: 4-7)

II. Dünya Savaşı sonunda Dünya barışını yeniden sağlamak üzere bir araya gelen liderler; barışı sağlamak için atılan temellerin belirli araçlarla desteklenmeleri gerektiği görüşünü de benimsemişlerdi. Bu araçlardan bir tanesi de DSO'nün kurulmasıdır. Bu fikir San Francisco'da 1945 yılında toplanan BM'in toplantısında gündeme geldi. Brezilya delegasyonu "barışın temel sütunlarından bir tanesi de sağlıktır" şeklinde bir beyanatta bulunarak, Çin delegasyonu ile birlikte genel bir konferans düzenlenmesini ve uluslararası sağlık örgütün kurulmasını önerdiler. Toplantıda aşağıdaki bildirge sunuldu (World Health Organization 1958: 38, Aktaran: Topkaya 2016: 712);

Brezilya ve Çin delegasyonları önümüzdeki birkaç ay içinde uluslararası sağlık örgütünü kurmak için genel bir konferansın düzenlenmesini tavsiye etmektedir.

Brezilya ve Çin delegasyonları; Uluslararası Sağlık Örgütü kurulması öngörülen böylesine bir genel konferansın düzenlenmesinden önce hükümetlerin konferansa temsilci göndermeleri konusunda diğer delegasyonlarla istişare içinde bulunacaklardır.

Uluslararası sağlık Örgütü oluşturulması planında asıl önemin böylesi bir organizasyonun diğer ulusal ve uluslararası kuruluşlarla kurulacak olan ilişkisi ve metotları üzerinde durulması gerektiğini tavsiye etmektedirler.

Kurulacak uluslararası sağlık örgütünün Ekonomik ve Sosyal Konsey ile ilişkili olarak kurulmasını tavsiye etmektedirler.

Bu bildirin ardından sağlık konusunun BM'nin ilgilenmesi gereken meselelerden biri olduğu kabul edilerek, bu konunun BM Antlaşmasına dâhil edilmesine karar verilmiştir (WHO 1958: 38 Aktaran: Samancı 2016: 62).

Bu kapsamda, 19-22 Temmuz 1946 tarihlerinde New York'ta düzenlenen Uluslararası Sağlık Konferansı'nda BM'e üye 51 ülkenin temsilcisi ile FAO, ILO, UNESCO, OIHP (Merkezi Paris'te bulunan Uluslararası Halk Sağlığı Bürosu), PAHO, Kızıllaç, Dünya İşçi Sendikaları Federasyonu ve Rockefeller Vakfı Temsilcileri DSO Anayasasını oluşturmuşlardır. Dönemin Sağlık Bakanı Dr. Behçet Uz'un gayretleriyle Türkiye de DSÖ'nün kuruluş ve Anayasa oluşturma çalışmalarına fiilen katılmıştır. DSO Anayasası 22 Temmuz 1946 tarihinde ülkemizin de aralarında bulunduğu 61 ülkenin temsilcisi tarafından imzalanmıştır. DSÖ Anayasası Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti adına Prof. Dr. İhsan Doğramacı tarafından imzalanmıştır. DSÖ Anayasası'nın 26 üye ülke tarafından onaylanmasının ardından, 7 Nisan 1948 tarihinde DSÖ resmen kurulmuştur. Türkiye, 9 Haziran 1949 tarih ve 5062 sayılı Kanunla DSÖ Anayasasını onaylayarak, örgüte resmen üye olmuştur (<http://www.mfa.gov.tr/who.tr.mfa>, 17 Haziran 2019'da erişildi).

2.6.2.1. Dünya Sağlık Örgütü (DSO) Anayasası

BM Beyannamesine uygun olarak bu Anayasaya bağlı olan devletler, tüm milletlerin mutluluğu, uyumlu ilişkileri ve güvenliği için aşağıdaki ilkelerin temel olduğunu ilan etmişlerdir: Bisiklet kullanımıyla, nitelikli ve kaliteli yaşamı olumlu yönde destekleyebilecek, dolaylı ilkelerden bazıları şu şekilde ifade edilmiştir;

Sağlık, sadece hasta veya sakat olmama hali değil, fiziksel, ruhsal ve sosyal açıdan iyi olma halidir; Erişilebilecek en yüksek düzeyde, sağlıktan yararlanmak, ırk, din, politik inanç, ekonomik ve sosyal koşullar gözetmeksizin her insanın temel haklarından biridir; Tüm milletlerin sağlığı barış ve güvenliğine ulaşmak için temel öge olup bireyler ve devletler arasındaki tam işbirliğine bağlıdır; Herhangi bir devletin sağlığın gelişimi ve koruma yönünde elde ettiği başarı herkes için değerlidir; Çocuğun sağlıklı gelişimi temel önem taşır, her gün değişen bir çevre içinde uyumlu yaşama yeteneği bu gelişim için gereklidir; Halk sağlığının geliştirilmesinde kamunun bu konuda aydınlatılması ve aktif işbirliği en büyük önemi taşır; Hükümetler, kendi halklarının sağlığı yönünden sorumludurlar, bunu ancak yeterli sağlık ve sosyal önlemler almak koşuluyla gerçekleştirirler.

Amaçlar: DSO'nün amacı, tüm milletlerin mümkün olan en yüksek sağlık düzeyine ulaşmasıdır (Madde 1).

Görevler: Amaçlarına erişmek için Örgüt'ün görevleri şunlardan oluşur (Madde 2): Uluslar arası sağlık çalışmalarında yönetici ve koordine edici bir otorite olarak hareket etmek; BM, ihtisas kuruluşları, hükümetlere bağlı sağlık yönetimleri, mesleki gruplar ve uygun görülen diğer örgütler ile etkin ilişkiler kurmak ve devam ettirmek; Beslenme, konut, sanitasyon, boş zamanları değerlendirme, ekonomik ya da çalışma koşullarını ve çevre sağlığının muhtelif yönlerini, diğer ihtisas kuruluşları ile işbirliği yaparak geliştirmek; Sağlığın gelişmesine yardımcı dokunan ilmi ve mesleki gruplar arasında işbirliğini artırmak; Sözleşmeler, anlaşmalar ve yönetmelikler teklif etmek, uluslar arası sağlık sorunları ile ilgili olarak öneriler yapmak, Örgüt'e yüklenen ve onun amacına uygun olan tüm görevleri yerine getirmek; Ruh sağlığı ile ilgili, özellikle insan ilişkilerinin uyumunu etkileyen tüm faaliyetleri geliştirmek; Sağlık alanında araştırmalar yapmak ve hızlandırmak; Tüm milletler arasında sağlık konusunda kamu fikrinin bilinçli halde gelişmesine yardım etmek; Genel olarak Örgüt'ün amacına erişmesi için gereken tüm önlemleri almak. (www.who.int/governance/eb/who_constitution_en.pdf, Çeviri: www.tiphukuku.org.tr/icerik.php?gid=169&cat=29, 17 Haziran 2019'da erişildi).

Fiziksel aktivitenin sağlık için önemi iyi belgelenmiştir. Kanıtlar, fiziksel aktivitenin kardiyovasküler hastalıklar, diyabet tip 2, kanser, aşırı kilo ve obezite gibi bazı kronik durumların riskini azalttığını ve kas-iskelet sistemi sağlığını ve psikolojik refahı artırdığını göstermektedir. Hafta boyunca (haftada 5 veya daha fazla zaman gibi), düzenli fiziksel aktivite yapmanın faydaları biyomedikal belirteçler üzerindeki akut etkileri ile kanıtlanmıştır. Bunun yaşam tarzının bir parçası olarak, aktif ulaşım amaçlı yürüyüş ve bisiklete binme gibi fiziksel aktiviteler ile günlük rutine dahil edilerek geliştirilebilme potansiyeli vardır (World Health Organization 2010: 4, 32). Ulaşım düzenlemeleri, sağlık için önerilen günlük fiziksel aktivite miktarını elde etmek için mükemmel fırsatlar sağlayabilir. Ulaşım politikaları, bisiklete binme ve yürüme fırsatlarını destekleyebilir ve bisikletçilerin ve yayaların güvenlik gereksinimlerini karşılayabilir (World Health Organization 2011: 17).

2.6.2.2. DSO Yol Güvenliği Küresel Durum Raporu 2018

Trafik kazalarının “tesadüf” olmadığını ve tamamen önlenebileceğini söyleyen DSÖ yol güvenliği küresel durum raporunda; sorunun daha kötüye gittiğini göstermektedir. Trafik kazalarından kaynaklanan ölümler yılda 1.35 milyona yükselmiştir. Bu, her gün Dünya yollarında neredeyse 3700 kişinin öldüğü anlamına gelmektedir. Bununla birlikte her yıl onlarca milyon kişi, trafik kazalarında yaralanmakta, ya da yaşamlarını değiştiren uzun süreli veya kalıcı sakatlıklara maruz kalmaktadırlar. Bu rapordaki en kalp kıran istatistiklerden biri ise; karayolu trafik kazalarının 5 ile 29 yaş arasındaki insanlar için önde gelen ölüm nedeni olmasıdır. Hiçbir ocuk yürürken, bisiklet sürerken veya oynarken ölmemeli veya yaralanmamalıdır. Uygun fiyatlı ve güvenli toplu taşıma araçlarının yanı sıra, güvenli yürüyüş ve bisiklet için tesislerin sağlanması son derece önemlidir (Global status report on road safety 2018).

2.7. Avrupa Birliği Bisiklete Binme Teşvik ve Politikaları

Avrupa Birliği, Ulaştırma, Sağlık ve evre programı (Transport, Health and Environment Pan-European Programme ‘THE PEP’) ulaştırma politika yapıcılarını ve Şehir plancılarını ulaştırmanın sağlık ve çevresel etkilerini göz önünde bulundurmaya teşvik eden benzersiz bir politika platformudur. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu ve DSO Avrupa Bölge Ofisi tarafından desteklenen THE PEP, 4. Üst düzey toplantısını 14-16 Nisan 2014’te Fransa’da gerçekleştirdi. Toplantıda, Avrupa Birliği vatandaşlarının ulaşım ve hareketlilik kararlarında güvenli, sağlıklı ve yeşil ulaşım tercihlerini herkes için erişilebilir ve uygun fiyatlı hale getirmek için insan merkezli politikalar üzerine vurgu yapılarak ulusal ve yerel düzeyde uygulanan bisiklete binme politikalarının geliştirilmesine yardımcı olacak, yönergeler ve araçlarla desteklenen Pan-Avrupa Bisiklete Binmeyi Geliştirme Master Planı’nın oluşturulmasına karar verildi (Declaration, P. 2015).

Bu karardan sonra Pan-Avrupa Bisiklete Binmeyi Geliştirme Master Planın üyeler ülkeler ile işbirliği içindeki gelişim süreci;

1. Hazırlık Aşaması: Öncelikli alanların tanımı (Kasım 2014 - Mart 2015)
2. Detaylandırma Aşaması: Konsolidasyon (benzer durumda olan yapıların birleştirilmesi) için tanımlanan öncelikli alan girdilerinin detaylandırılması (Mart 2015 - Aralık 2016).
3. Müzakere Aşaması: Taslak master planın THE PEP üyesi ülkeler arasında müzakere edilmesi (Ocak 2017 - Aralık 2018)
4. Pan-Avrupa Bisiklete Binmeyi Geliştirme Master Planın Kabulü: 2019 Baharında Viyana'da gerçekleştirilecek THE PEP 5. Üst düzey toplantında. (Pan-European Master Plan for Cycling Promotion 1st Draft 2017).

2.8. Ulusal Bisiklete Binme Politikaları

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, bisiklet çoğu Batı ülkesinde bireysel ulaşımın baskın modu olarak otomobile yenik düştü. Ancak 1970'lerden bu yana, bisiklet kullanımı hem halktan hem de hükümetlerden destek aldı. Son yirmi yılda, Norveç'ten Avustralya'ya ve ABD'den Almanya'ya ve Avrupa Birliği'ne kadar batı Dünyasındaki ulusal hükümetler ve şehirler, bisiklete binmeyi teşvik etmeyi amaçlayan politika programları başlattı. Bu politika programları, bisiklet kullanımının kolaylaştırılması için sosyal bilimler ve trafik mühendisliği araştırmalarını geliştirmiştir. Birçok araştırmacı bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması etkinliklerinin başarısının büyük ölçüde ulusal ve yerel olarak uygulanan bisiklete binme politikalarına bağlı olduğu sonucuna ulaştı (Oosterhuis 2014: 21-22).

Bisiklete binmenin İngiltere hükümetinin karşılaştığı önemli zorlukların ele alınmasına katkısını değerlendirmek amacı ile Macdonald (2007)'in farklı argümanları bir araya getirerek yaptığı araştırmasında; 'Bisiklete binme durumu, mevcut politika bağlamına düzgün bir şekilde uyuyor. Fiziksel aktivitenin artırılması ve sürdürülebilir ulaşımında bisiklet kullanımının teşvik edilmesi, önemli hükümet hedefleridir ve bölümler arasında politik hedeflere ulaşmada da önemli bir katkı sağlayabilir.' Rapor,

bisiklete binmenin sadece katılanlar için yararlı olmadığını, aynı zamanda toplum için gerçek faydalara sahip olduğunu, bisikletin tam potansiyelinin anlaşılması durumunda bu faydaların birlikte düşünülmesi gerektiğini göstermektedir.

Bisiklete binme izole bir konu değildir (Möller ve Fieber 2014:9). Bisiklet kullanımının teşviki ile tüm kamu politikalarının başarısını optimize etmek için, öncelikle, insanların bisikleti kentsel ulaşım biçimi olarak kullanmalarını engelleyebilecek olası faktörler dikkate alınmalıdır. (Kingham, Dickinson ve Copsey 2001, Aktaran: Castillo-Manzano ve Sánchez-Braza 2013: 2). İnsanların aşırı araba kullanımından kaynaklanan kirlilik ve trafik sıkışıklığının farkındalığı ile durumu iyileştirmek için harekete hazır oldukları açıktır ve koşullar uygunsa, seyahatin işe yaraması için araca alternatif olarak bisiklet kullanmaya isteklidirler (Kingham, Dickinson ve Copsey 2001: 159).

2.8.1. Almanya Bisiklete Binme Politikaları

Bisiklete binme, Almanya şehirlerinde son yirmi yılda önemli ölçüde arttı. Batı Almanya şehir içi ulaşımındaki bisiklet payı 1972'den 1995'e kadar genel olarak %50 yükseldi. Birçok büyük şehirde, bisiklet kullanımı iki ya da üç katına çıkarken, otomobilin kullanımının bölünmüş modal payı azaldı ve böylece karayolu tıkanıklığı ve kirliliği sorunları azaldı. Almanya'da bisikletin pratik günlük bir şehir içi seyahat şekli olarak yeniden canlandırılması, neredeyse tamamen, otomobil kullanımını daha zor ve pahalı hale getiren, bisiklet sürmenin emniyetini, hızını ve kolaylığını büyük ölçüde artıran kamu politikaları nedeniyledir. Kişi başına düşen gelirin yükselmesi ile artan otomobil sahipliğine, hızlı banliyöleşme ile uzayan seyahat sürelerine rağmen bisiklet Almanya'da zafer kazandı. Bu, doğru kamuoyu politikaları ile bisiklet sürmenin neredeyse her yerde arttırılabileceğini göstermektedir (Pucher 1997: 31).

'Almanya'dan Ders Veren Sürdürülebilir Ulaşım' çalışmasında Buehler ve Pucher. (2009), Almanya'nın Dünyanın en yüksek özel araç sahipliği oranlarından birine sahip olmasına rağmen özel araç kullanımını kısıtlamak için doğru politikaların benimsenmesi koşulu ile dengeleyebildiğini ve diğer ulaşım modları (güvenli ve uygun

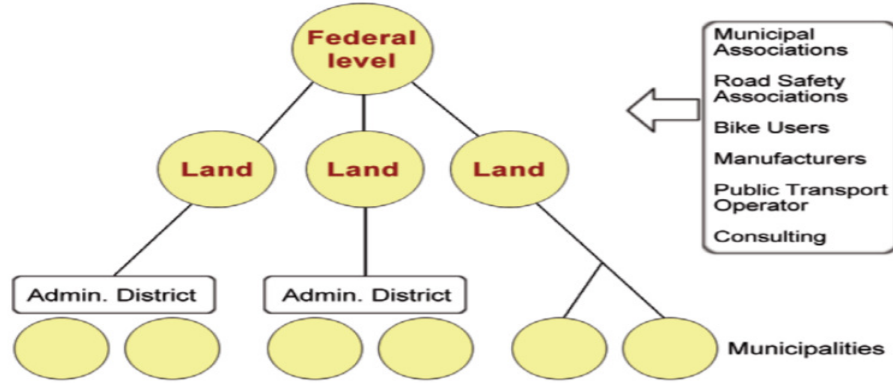
toplula taşıma, bisiklete binme ve yürüme alternatifleriyle) ile nasıl barış içinde bir arada var olabileceğini göstermektedir.

Almanya, önemli otomobil üretim endüstrisine, güçlü bir otomobil lobisine ve Alman tüketiciler arasında otomobillerin yoğun popülaritesine rağmen gerekli ulaştırma, arazi kullanımı ve vergi politikalarını uygulayabildi (Wolf 1986, Schmucki, 2001 Aktaran: Buehler ve Pucher 2009: 14). Almanya'nın politika uygulamaları, ulaşımın sürdürülebilirliğini iyileştirmenin en uygun yolunun, otomobilleri yok etmek değil evcilleştirilmesi olduğunu göstermektedir. Araç kullanımını kısıtlayıcı politikaları politik olarak mümkün kılmak için aynı zamanda araba kullanımına uygulanabilir alternatifler sunulmalı toplula taşıma, bisiklete binme ve yürüyüş iyileştirilmelidir. Sadece kabul edilebilir hareketlilik seviyeleri sağlayan araç kullanımını kısıtlamak, uygulanabilir alternatifler olmadıkça daha pahalı hale getirmek politik olarak zor ve potansiyel olarak eşitsizdir. Bu nedenle, araba kısıtlayıcı politikalara, kaliteli toplula taşıma hizmetlerinin yanı sıra güvenli ve rahat bisiklet ve yürüyüş tesislerinin sağlanması eşlik etmelidir. Almanya 1970'lerden bu güne araba kısıtlayıcı önlemleri art arda genişletildi. Ancak aynı zamanda, yürüme, bisiklete binme ve toplula taşıma kullanımına ilişkin koşullar giderek iyileştirildi ve araca verilen bu üç alternatif birbiriyle daha iyi koordine edildi. Sonuç olarak, genel ulaşım seçenekleri yelpazesi herkes için geliştirilmiştir. Bu havuçlarının ve çubuklarının birleşimi politika, belki de Almanya'da kentsel ulaşımın daha fazla sürdürülebilirliğini en iyi açıklayan şeydir (Buehler ve Pucher 2009).

2.8.1.1. Federal Hükümet-Eyaletler Bisiklete Binme Ortak Çalışma Grubu (The Federal Government-Länder Joint Working Group on Cycling 'B/L-AK').

Almanya'nın ilk Ulusal Bisiklete Binme Planı olan 'National Cycling Plan (NCP) 2002-2012' in oluşum süreci, 1998 yılında Federal Hükümet ve Eyaletlerin, Almanya'da bisiklet politikasının koordinasyonu için yapılan bir panelde kurulan Federal Hükümet-Eyaletler Bisiklete Binme Ortak Çalışma Grubu (B/L-AK) ile başladı.

B/L–AK, Federal Ulaştırma ve Dijital Altyapı Bakanlığı tarafından denetlenmektedir. Grup, Federal Bakanlıklar, tüm Eyaletler, önde gelen Belediye Dernekleri, Deutsche Bahn (Alman Demiryolları), Bisiklete Binme ve Bisikletçi Dernekleri ile diğer ilgili birlik temsilcilerini içermektedir (Şekil 2.2).



Şekil 2.2: B/L–AK Kompozisyonu (Thiemann-Linden 2010:3)

B/L–AK, karar vericiler ile bisiklet politikasını şekillendiren paydaş gruplar arasında karşılıklı bilgi alışverişinde form görevi görür. Bu nedenle dikey bütünleşmenin kilit organı olarak ‘Bisiklete Binme Teşvik-Yaygınlaştırma’ çalışmalarında karar verme sürecine dâhil olurlar. B/L–AK, tarafından ele alınan konular:

- Düzenleyici Çerçeve: Bisiklet politikaları ile ilgili düzenlemelerin gözden geçirilerek belediyelere manevra kabiliyeti ve esneklik sağlaması için yasal çerçevenin optimize edilmesi,
- Koordinasyon: Çeşitli Hükümet programlarında operasyonel düzeyde bisiklet sürmeyi teşvik etmeye yönelik hedef odaklı ve genel bir bakış sağlamak;
- Finansman: Hem harcamaları hem de fonlama araçlarını gözden geçirmek ve bisiklet politikasının finanse edilmesinde reform yaklaşımları bulmak,
- Turizm: Bölgeler arası bisiklet yollarının pazarlanması ve geliştirilmesi ile demiryolları taşımacılığı harcamalarının teşvik edilmesi;
- İletişim: Etkili halkla ilişkiler, ulusal ve uluslararası bilgi aktarımı, uzman panellerinin düzenlenmesi, çalıştaylar, çeşitli medya türlerinde ulaşım modu olarak bisiklet konusunu ele almak, stratejik kamu-özel ortaklıkları kurmak, en

iyi uygulama örneklerini paylaşmak, işletmeler için mobilite yönetimi ve benzeri gibi grup odaklı tanıtım kampanyaların yapılması (Thiemann-Linden 2010: 3).

2.8.1.2. Almanya Ulusal Bisiklete Binme Planı 2002-2012 "Bisikletine Bin!" (NCP 2002-2012 'Ride Your Bike!')

Diğer ülkelerde olduğu gibi bisiklet Almanya'da 2002 yılına kadar eyaletler ve federal hükümet tarafından aktif olarak teşvik edildi. Bölgesel ve yerel olarak farklı yetki düzeylerinde uygulanan bisiklet stratejilerinin analizi ile 2002 yılında oluşturulan NCP 2002-2012 'Ride your bike!' bisikletin tanıtımının artık sadece yerel/bölgesel seviyeye indirgenmediğini ulaşım, mekansal ve çevre politikalarının entegre bir parçası olarak daha fazla ele alındığını göstermektedir (Goetzke ve Rave).

2002 yılında Alman Parlamentosu 'Ulusal bisiklete Binme Planı' oluşturmak için bir kararı kabul etti. Bu siyasi hareket, Genel Alman Bisiklet Derneği, Alman Ulaşım Derneği ve Alman Eyaletleri ve Belediye temsilcilerinin talepleri ile teşvik edildi. Alman Parlamentosu'ndaki tüm Meclis grupları arasında karara geniş destek verildi (Thiemann-Linden 2010: 1).

Almanya Federal Ulaştırma, Yapı ve İskân Bakanı, NCP 2002-2012 'Ride your bike!'ın sunumunda (ön sözünde); Bisikletin sağlıklı, çevreye duyarlı ve sosyal olarak kabul edilebilir bir ulaşım şekli olarak önemi genellikle hafife alınır. Bu nedenle Ulusal Bisiklet Binme Planı 2002'den 2012'ye kadar olan süreçte sürdürülebilir ulaşım sistemine entegre bir ulaşım aracı olarak bisikletin gelişme potansiyelinden yararlanmayı hedeflemektedir.

Ulusal Bisiklete Binme Planını ile Federal Hükümet sürdürülebilir ulaşımın gelişiminin bir parçası olarak bisiklete binmeyi teşvik etme konusundaki politik bağlılığını vurgulamaktadır. Alman parlamentosundan, federal eyaletlerden, yerel makamların temsilci gruplarından ve uzmanlardan gelen bisiklet lehine geniş destek, bu belgede açıklanan faaliyetlerin, önerilerin ve planların bisiklete binme koşullarını on

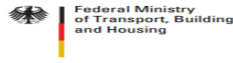
yıllık zaman dilimi içinde önemli ölçüde iyileştireceğini öngörmek için birçok neden vermektedir. Şimdi görev, yerel makamlar, kuruluşlar, iş Dünyası ve kamuoyu ile yakın işbirliği içinde bu paketin ayrıntılarının kontrol edilmesini, kademeli olarak uygulanmasını ve daha da geliştirilmesini sağlamak. Bununla birlikte, bir şey açıktır, federal sistemimiz çerçevesinde, bisiklet kullanımının desteklenmesi konusundaki ana sorumluluk federal eyaletler ve yerel makamlara aittir.

Bisiklete binmenin desteklenmesi iş, finans, vergilendirme, ulaştırma, arazi yönetimi, sağlık, çevre ve turizm politikalarının karmaşık etkileşimlerine bağlıdır. Bu çerçevede, bisiklete binmeyi teşvik edecek basit bir formül olamaz. Aksine, Federal Hükümet, farklı politika alanlarında, federal eyaletler ve yerel makamlarla yoğun diyaloglarla tartışılacak geniş çaplı bir dizi çalışmalara başlıyor. Bu yeni yön, toplumumuzdaki gelişmiş çevre bilinci farkındalığından giderek daha fazla etkilenen bir ulaşım sistemi seçeneği ile desteklenmektedir. Federal Hükümet, vatandaşların hareketliliklerine ilişkin seçimler yaparken sorumlu bir yaklaşım benimseyeceğini varsaymaktadır.

Mayıs 2000'de, Hükümet, bisiklete binmeyi teşvik etmeye yönelik faaliyet raporunda (Parlamento Raporu 14/3445), Federal Almanya Cumhuriyeti'nde bisikletin durumunun kapsamlı bir incelemesini sundu. Bu rapor, 24 Ocak 2001'de yapılan parlamento Ulaştırma, Bina ve Konut komitesinin kamuya açık oturumunun temelini oluşturdu. Burada uzmanlar bisiklete binmeyi teşvik etmede kaydedilen ilerlemeyi kabul edilir ancak aynı zamanda bisiklet kullanımının potansiyelinden yalnızca ulaşım, çevre, sağlık ve ekonomi politikalarında kısmen faydalandığını belirtti. Bu çerçevede, Alman Parlamentosu "Bisiklet Dostu Bir Almanya"yı desteklemek için Federal Hükümetin 18 Nisan 2002'de, Ulusal Bisiklete Binme Planı oluşturulması önermesini kabul etti.

Federal Hükümet, bisiklet kullanımının teşvik edilerek yaygınlaştırılmasının tek başına devlet tarafından düzenlenemeyeceğini veya zorlanamayacağını düşünüyor. Bisiklete binme politikası kalıcılık ve devamlılık gerektirir. Bu, kamuoyunu uygun bir şekilde duyarlılaştırmayı ve uygunsa, ulaştırma sistemlerini seçerken genel

davranışlarını değiştirerek bisiklet sürmeyi daha popüler hale getirmeye yardımcı olmayı içerir. Bu nedenle, Federal Hükümet tarafından verilen taahhüdün yanı sıra, bisiklet sürmenin temel koşullarını geliştirmek ve iyileştirmek için herkesin aktif işbirliği yapması gerekir. Politik, ekonomik ve sosyal uygulamalar yalnızca "Bisikletine Bin!" sloganının gerçekten benimsenilmesi ile başarıya ulaşacaktır. Ulusal Bisiklet Planı, özellikle halkın bütün üyelerine yöneliktir. Federal Hükümet ayrıca birçok özel ve STK ile vatandaşlarını ortak çözümler bulmak için ulusal organlar ile daha yakın çalışmaya ve teşvik etmek istiyor.



National Cycling Plan 2002-2012 Ride your bike! Measures to Promote Cycling in Germany



Fotoğraf 2.1: Thiemann-Linden, Jörg (2010) 'Cycling Expertise from Germany O-1/2010:3'

Bu Ulusal Bisiklete Binme Planı ile Federal Hükümet, bisiklet kullanımını teşvik edici yeni strateji/uygulamalar üzerinde geniş sosyal müzakereler ile bisiklet dostu bir iklim oluşturmak ve Almanya'nın tüm karayollarında, şehirlerinde ve kırsal alanlarında bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına katkıda bulunmak istiyor (NCP 2002-2012:7)

Almanya'da bisiklete binmenin teşvik edilerek kullanımının yaygınlaştırılması için Federal Ulaştırma, Yapı ve İskan Bakanlığı koordinasyonu ve sorumluluğunda hazırlanan NCP 2002-2012 on bir bölümden oluşmaktadır. Bunlar;

1. Hedeflerin Tanımlanması ve İlkelerin Belirlenmesi.
 2. Almanya'da Bisiklet: Analiz, Faydalar ve Beklentiler (Sürdürülebilir Bütünleşik Ulaştırma Politikasının Hayati Bir Bileşeni Olarak Bisiklet Kullanımının Teşviki, Şehir ve Belediyelerde Yaşam Kalitesinin İyileştirilmesi, Çevrenin Korunmasına Katkıda Bulunmak, Sağlığın Teşvik Edilmesi, Ekonomik Bir Faktör Olarak Değer Yaratma, Meslekler ve Yenilikçilik).
 3. Günlük Trafikte Daha Keyifli, Güvenli ve Konforlu Bisiklet Sürmek (Sistem Olarak Bisiklete Binme, Kalite Yönetim Sistemi, Farklı Hedef Gruplar için Stratejiler).
 4. Bisiklet Turizmi: Almanya'nın Pozisyonunu Güçlendirmek.
 5. Ulaştırma Sistemlerinin Bağlantısı Olarak Bisiklet Kullanımı Olanaklarının Genişletilmesi.
 6. Bisikletin Teşvik Edilmesi ve Kullanımının Yaygınlaştırılmasında Etkin Koordinasyon.
 7. Finanse Etme Olanakları: Federal Bütçenin İki Katına Çıkarılması (Hedefler, Finansman Araçları, Federal İnşaa Hareketinde Bisiklet Tesisleri, Eyaletlerin, Kasabaların ve Beldelerin Sorumluluğu İçindeki Bisiklet Tesisleri).
 8. Yasal Çerçevenin Optimize Edilmesi: Yeni Önceliklerin Belirlenmesi ve Sadeleştirilmesi (Hedefler, Karayolu Trafik Yönetmeliklerinde Yapılan Değişiklikler, Karayolu Trafik Yönetmeliği (Stvo). Karayolu Trafik Ruhsatlandırma Yönetmelikleri (Stvzo).
 9. Güvenliği Artırmaya Yönelik Tedbirler (Hedefler, İyileştirici Stratejiler ve Önlemler, Trafik Davranışı, Güvenli Araçlar, Güvenli Karayolları).
 10. Araştırma ve Proje Etkinliklerinin Birleştirilmesi (Yeni Araştırma Öncelikleri).
 11. Kamuya Açık Diyalog Katılma Davetiyesi,
- şeklinde belirtilmiştir.

2.8.1.3. Ulusal Bisiklete Binme Planı 2002-2012'nin Oluşumuna 35 Kilit Nokta Rehberlik Etmiştir

Hedeflerin Belirlenmesi ve Ana Çerçevenin Oluşturulması (Bölüm 1)

1. Ulusal Bisiklete Binme Planının amacı, 2002-2012 döneminde Almanya'da bisiklete binmeyi teşvik etmek için yeni yöntemler ve uygulama stratejileri başlatmak, eylem önerileri sağlamak ve genel olarak bisiklet dostu bir yapı oluşturmaya katkıda bulunmaktır. Ulusal Bisiklet Planı, politika, ekonomi ve toplumdaki tüm oyunculara ve aynı zamanda aktif yol kullanıcıları olarak bireysel vatandaşlara yöneliktir. Federal Hükümet, bu planı sunarak, bisiklet kullanımının desteklenmesinde katalizör ve moderatör olarak aktif rolünü kabul eder.

2. Daha yüksek bisiklet kullanımı için temel koşullar, yalnızca bisiklet sürmeyi teşvik edecek tedbirlerin entegre bir sistem olarak planlanması ve uygulanması halinde önemli ölçüde geliştirilecektir. Bu bağlamda, ulaştırma politikaları yapanlar bisiklete binmeye eşit derecede önem vermelidir. Bu, tüm sosyal grupların katılımıyla Federal Hükümet, Federal Eyaletler ve yerel makamlar tarafından ortaklaşa yürütülen bir görevdir. Federal Hükümet, anayasal yetkileri çerçevesinde bisiklete bindirmenin teşvik edilmesine katkıda bulunmaya hazırdır. Bununla birlikte, bisiklete binmenin desteklenmesi için ana sorumluluk taşıyan federal eyaletler ve yerel otoriteler olduğu tartışılmaz. Bu, federal sistemimizi ve sübvansiyon ilkesini yansıtır.

3. Ulusal Bisiklete Binme Planı, Almanya'da bisiklete binilmesinin potansiyelinden olduğundan daha iyi yararlanılmasını sağlamaya yardımcı olmalıdır. Komşu Avrupa ülkelerinden örnekler bunun mümkün olduğunu gösteriyor. Örneğin, Hollanda'da bisiklet kullanımının tüm taşımacılıktaki payı ülke genelinde %27 civarındadır. Bu nedenle bu örnek ışığında, önümüzdeki on yıl içerisinde Almanya'da bisiklet kullanımında önemli bir artış için çaba göstermeliyiz. 2012'nin sonuna kadar, bisiklet, elbette, sürdürülebilir, bütünleşik bir ulaştırma politikasının bir parçası olmalı ve tüm ulaştırma planlarına ve kentsel ve bölgesel kalkınmaya uygun bir şekilde dahil edilmelidir. Bu bağlamda, Federal Hükümet, yerel ve bölgesel düzeylerdeki yönetim

sorumluluğu olarak, bisiklete binmeyi spesifik ve - makul ve mümkün olan her yerde - ölçülebilir hedefler koyarak teşvik etmesini beklemektedir.

Bisiklete Binmenin Yararları (Bölüm 2)

4. Bisiklete binme çok çeşitli faydalar sağlar: Yaş ve gelirden bağımsız, olarak sağlıklı, uygun maliyetli, çevre dostu, sessiz ve fazla yer gerektirmeyen hareketlilik sağlar. Özellikle yapısal olarak zayıf kırsal alanlarda cazip bisiklete binme alternatifleri, Almanya'nın bir turizm merkezi olarak statüsünün iyileştirilmesine katkıda bulunmaktadır. Ayrıca, bisiklet kullanımının teşvik edilmesi, bisiklet endüstrisi perakende ticaretine ve bisikletle ilgili sayısız hizmet alanında teşvik sağlar ve böylece küçük ve orta ölçekli işletmelerin gelişimine yardımcı olur.

Günlük Trafikte Daha Keyifli, Daha Güvenli ve Daha Konforlu Bisiklet Kullanmak: (Bölüm 3)

5. Hareketlilik, kentsel alanlarda kilit bir faktördür. Dolayısıyla, entegre bir taşımacılık politikasının karşı karşıya kaldığı en önemli zorluk, yerel hareketliliği kaynaklara duyarlı ve "şehir dostu" bir şekilde güvence altına almaktır. Tüm ulaştırma sistemlerindeki eşit fırsatlar, daha mobil, sürdürülebilir ve yaşayan şehirleri mümkün kılar. Yerel hareketlilik açısından, bisiklet insanlara en geniş hareket alanını sunarak özel aracı başka taşıma araçlarıyla değiştirmeye ikna etmek için en büyük potansiyeli sağlıyor. Ayrıca, bisiklet, kısa mesafeler için, her türlü ulaşım amacıyla neredeyse evrensel olarak kullanılabilir.

6. Federal Hükümet, Federal Eyaletler ve Yerel Makamlar, bisiklete binmeyi otomobil ve toplu taşıma ile eşit bir ulaşım aracı olarak kabul ederek bölgesel ve yerel ulaşım geliştirme planlarına entegre etme kampanyası yürütüyor. Bu şekilde, bisikletin ulaşım sistemindeki modal payını arttırmak, iklim koruma ve sağlık hizmetleri gibi daha genel sosyal ve politik hedeflere ulaşmanın bir aracı olarak tanımlanabilir ve bu kapsamda Ulusal Sürdürülebilirlik Stratejisine önemli katkı sağlar.

7. Kentsel alanlarda, özellikle konut geliştirme bölgelerinde bisiklete binmenin dezavantajı olduğu kanıtlanmıştır. Bu bağlamda, yerel planlama yasası, ilke olarak, diğer kentsel gelişim ve bölgesel planlama türlerinin oluşturulmasına yardımcı olma seçeneğini sunar. Kompakt, multi-model kentsel ulaşım ağının bisiklet kullanımı için uygun koşullar sağladığı kanıtlanmıştır. Bu nedenle Federal Hükümet “city of short” vizyonu ile şehirleri dönüşüm için politik eylemlere çağırıyor. Federal hükümet, bunun için 1998 Bölgesel Planlama Yasası değişikliği ile yasal temeli oluşturdu.

8. Yerel düzeyde, hedefler statükonun kapsamlı bir analizinden türetilmelidir. Bu hedeflere dayanarak, bisiklete binmeyi teşvik edecek önlem kümeleri oluşturulmalı ve eylem için bir temel olarak önceliklendirilmelidir. Bu, fon finansman müzakereleri içermelidir. Pilot projeler, bisikletin teşviki için geniş bir sosyal uzlaşmanın kesinlikle hayati önem taşıdığını göstermektedir. Bu nedenle, yerel makamlar tüm ilgili sosyal grupları planlama sürecine en baştan dahil etmelidir.

9. Yerel düzeyde, bisikletle ilgili etkin planlama ve kararlara yardımcı olmak için "Bisiklet Politikası Denetimi" (BYPAD) Kalite Yönetim Sistemi mevcuttur. BYPAD bir AB araştırma projesinin sonucudur. Federal Ulaştırma, İnşaa ve İskan Bakanlığı, yerel ve bölgesel makamların BYPAD'nin kullanılmasını öneriyor.

Bisiklet Turizmi: Almanya'nın Konumunu Güçlendirmek (Bölüm 4)

10. Bisiklet Turizmi, bir tatil beldesi olarak Almanya'nın çekiciliği için önemli bir faktör haline gelmiştir. Bisiklet Turizminden yıllık ciro yaklaşık 5 milyar € olarak tahmin edilmektedir.

11. Federal Hükümet, Federal Eyaletlerin ve Turizm Kuruluşlarının bir Almanya Bisiklet Yolu Ağı (D-Network) üzerinde anlaşmaya varmış olduğunu memnuniyetle karşılamaktadır. Bu ağ toplam 10.200 km uzunluğa sahip on iki ulusal bisiklet yolundan oluşmaktadır. Federal Cumhuriyet'in tüm alanlarını kapsayan D-Network, Alplerden kıyılara ve Ren rotasından Oder-Neisse bisiklet rotasına kadar uzanır. Güzergâhların

yaklaşık %95'i hali hazırda işaretlenmiş ve birbirlerine bağlı olan mevcut, bölgesel bisiklet yollarını izlemektedir.

12. Yapılan iyileştirmelere rağmen, bu uzun mesafeli bisiklet yollarının çoğu, yol boyunca çekici altyapıdan, kullanıcıların isteklerine uygun hizmetlerden, uygun işaretlerden ve uygun pazarlama stratejilerinden yoksundur. Bu nedenle Federal Hükümet, Federal Eyaletleri D-Network'ü kendi Eyalet yolları güzergahlarının bir parçası olarak tanımlamaya ve kalitesini daha da iyileştirmeye çağırılmaktadır. Pubların, restoranların, otellerin ve turizm endüstrisindeki diğer ortakların, Bisiklet Turizmi lehine kaliteli bir girişim başlatması bekleniyor.

13. Bisiklet Turizmi Pazarlamasını iyileştirmek için ulusal bir koordinasyon organı gereklidir. Hükümet, Federal Eyaletlerden, Turizm Birliklerinden ve Alman Bisikletçiler Federasyonu'ndan bu projenin uygulanması için gereken kararları almasını bekliyor.

Ulaştırma Sistemlerinin Bağlanması ile Bisiklet Kullanım Fırsatlarının Genişletilmesi (Bölüm 5)

14. Bisiklet yolları, bisiklet şeritleri veya bisiklet için ayrılmış yollar, 30 km/s. hız sınırı bölgeleri veya bisiklete binmeye uygun diğer herhangi bir rota hakkında konuşsak da önemli olan tüm bisiklet yollarının bağlantılı bir ağ oluşturmasıdır.

15. Bisiklet Yolları, bisiklet park yerleri, tabelalar ve bisikletle ilgili hizmetlerden daha önemlisi, araba için uzun zamandır yaygın olarak kabul edilen standartların bisiklet içinde kabul edilmesidir. Bu standartlar; kavşaklarda öncelikli bisiklet alanları, istasyonlarda bisiklet depolama tesisleri, bisikletlerin toplu taşıma araçlarına alınması (hem yerel hem de uzun mesafeli), kolay bisiklet kiralama da dahil olmak üzere şirketlerin bisiklet kullanması, bisiklet kuryeleri, bisiklet taksileri, bisiklet yıkama tesislerini ile hızlı ve yetkin bir onarım tamir hizmetleri vd....kapsar. Bütün bunlar, güvenli bisiklet tesisleri ile güvenlik personeli için ödenmesi gereken ücretler, sonuncusu, ancak en önemlisi, halkla ilişkiler etkinlikleri ile "Bir Sistem Olarak

Bisiklete Binme"yi teşvik eden çalışmalar mali teşviklerle desteklenebilir. Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması bir yandan karar vericiler (planlamacılar, inşaatçılar, vb.) için sürekli bilgi akışı diğer yandan altyapıyı iyileştirmeleri ile kullanıcı motivasyonu kapsamında bir sistemin eşit parçaları olarak kabul edilir. Slogan "Bir Sistem Olarak Bisiklete Binme".

16. Çeşitli hedef kitlelere ilişkin (okullara, üniversitelere, işyerlerine, alışveriş merkezlerine giden veya rekreasyonel amaçlı bisiklete binen insanlar) ilgili özel gereksinimlerin karşılanması gerekmektedir. Teşvik yelpazesi; Okullarda hareketlilik eğitiminden, "Çevreye Duyarlı İşveren/İşyeri" tarzında rekabete uzanan yarışmaları kapsar.

17. Kullanılan ulaşım aracıyla bağlantılı olmayan banliyö vergi indirimlerinin yapılmasıyla Federal Hükümet, çevre dostu bisiklet kullanımının temel koşullarını iyileştirmiştir. Vergi indirimi açısından, yeni sistem tüm ulaşım araçları için aynı rekabet koşullarını yaratmaktadır.

17. Federal Hükümet, kullanılan ulaşım aracıyla bağlantılı olmayan banliyö vergi indirimleri ile birlikte, çevre dostu bisiklet kullanımının temel koşullarını iyileştirmiştir.

Bisiklet Planlama ve Tanıtımının Etkin Koordinasyonu (Bölüm 6)

18. Ulusal Bisiklete Binme Planı kapsamında farklı aktörler arasında çeşitli seviyelerde etkili işbirliği, etkin bir bisiklet tanıtım sisteminin temel önkoşuludur. Çeşitli seviyeleri entegre etmek ve bunları geleceğe yönelik genel bir stratejide barındırmak, en önemli, aynı zamanda en zor görevlerden biridir. Burada, Federal Eyaletler ve Yerel Yönetimler belirli bir sorumluluğu kabul etmelidir. Bisiklet planlarının bireysel seviyeler içinde etkili bir şekilde koordine edilmesindeki zorluklar; etkin bilgi aktarımı ve bisikletin finansal tanıtımında daha fazla şeffaflık ve verimlilik içerir.

18. Ulusal Bisiklet Planı kapsamında çeşitli seviyeler ve farklı aktörler arasında etkili işbirliği, etkin bir bisiklet tanıtım sisteminin temel önkoşuludur. Çeşitli seviyeleri entegre etmek ve bunları geleceğe yönelik bir genel stratejide barındırmak, en önemli, aynı zamanda en zor görevlerden biridir. Burada, Federal Eyaletler ve Yerel Yönetimler belirli bir sorumluluğu kabul etmelidir. Bisiklet planlarının bireysel seviyeler içinde ve bireysel seviyeler arasında verimli bir şekilde koordine edilmesinde yer alan zorluklar, bisikletin kullanımının finansal teşvikinde verimlilik, etkili bilgi aktarımı ve daha fazla şeffaflık içerir.

19. Federal Hükümet, Rhine-Westphalia'daki "Çevreye Duyarlı Şehirler" çalışma grubu ve "Bavyera Bisiklet Ağı" gibi Eyalet düzeyindeki kampanyalarda kazanılan tecrübeye inanıyor ve Dessau'daki (Saksonya-Anhalt) ve Erfurt'taki (Thuringia) "Bisiklete binme" çalışma grubu gibi oluşumlarda daha kuvvetli bir şekilde duyurulmalı ve bunların diğer Federal Eyaletlerde uygulanabilirliği araştırılmalıdır. Karar alma sürecini basitleştirmek için, Rheinland-Pfalz'da olduğu gibi sorumluluklar devlet makamları veya alt makamlar içinde toplanmalıdır. Böylece, yerel yetkililer bisikletin tanıtımıyla ilgili sorunları tartışmak istediklerinde tek bir merkezi temas noktasına sahip olacaklar. Yerel yönetimlerce bisiklet idarecilerinin atanması da havuz kaynaklarına yardımcı olacaktır. Bu tür örgütsel yapılar bürokrasiyi önemli ölçüde azaltmaya yardımcı olur ve planlama görüşmelerinin verimliliğini artırır.

20. Federal Hükümet de daha etkin kontrol ve koordinasyon için sahip olduğu fırsatları kullanmaya hazır. Bu nedenle, Federal Ulaştırma, Bina ve İskan Bakanlığı, Federal Hükümet ve ilgili Eyaletlerden uzmanların katılımıyla bisikletin kullanımın yaygınlaştırılması için bilgi alışverişini teşvik ederek kalıcı bir sistem oluşturmak amacı ile "Bisiklete Binme Ortak Çalışma Grubu" nu topladı. Ortak Çalışma Grubu tarafından gerçekleştirilecek görevler Özet 2'de açıklanmıştır. Özet 2'de belirtilen, 2002'den 2012'ye Federal Hükümet / Eyaletler "Bisiklete Binme Ortak Çalışma Grubunun" Ana Görevleri aşağıdaki şekilde açıklanmıştır;

- Ulusal Bisiklete Planını Uygulama Stratejilerini, izlemek ve değerlendirmek.
- Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmaları (kalite yönetimi vb.) koordine etmek.

- Daha fazla eşitlik sağlamak için yasal çerçeveyi optimize etmek ve uyumlu hale getirmek.
- Finansman Konuları.
- Mevcut finansman seçeneklerini tanımlayan bir finansman rehberi hazırlamak.
- Etkili Halkla İlişkiler (PR) Stratejileri de dahil olmak üzere iyi örnekleri (raporlar, makaleler, görsel kampanyalar) paylaşmak.
- Araştırma sonuçlarının etkin paylaşımı, yeni araştırma ihtiyaçlarının belirlenmesi.
- Uzman toplantıları ve atölye çalışmaları yapmak.

Bisiklet Altyapısının Finanse Edilmesi: Federal Bütçenin iki katına çıkarılması (Bölüm 7)

21. 2002 Ulusal bütçesinde, Federal yollar boyunca bisiklet ağlarının inşası ve bakımı için 100 milyon € tahsis edilmiştir. Bu, önceki yıllara kıyasla yatırım fonlarının iki katına çıkarılmasını temsil eder. Böylece, yetkinlik çerçevesinde, Federal Hükümet, bisiklet yollarını ve bisiklet rota bağlantılarını geliştirmeye önemli bir katkı sağlıyor. Federal Eyaletler ile bağlantı yolları için yetki Delegasyonu sistemine dayanarak, öncelikleri belirleyen Eyaletler ve Federal Hükümetin prensipte sorumlu olduğu bireysel bisiklet yollarını nasıl finanse edecekleri, Federal Eyaletlerin fonları esnek bir şekilde kullanabilecekleri, böylece alternatif, daha çekici yönlendirmeler de dikkate alınabilir.

21. 2002 Ulusal Bütçesinde, Federal bisiklet yollarının yapımı ve bakımı için 100 milyon Avro tahsis edilmiştir. Bu, önceki yıla göre yatırım fonlarının iki katına çıktığını gösteriyor. Böylece Federal Hükümet, yetkileri çerçevesinde bisiklet yolları ve bisiklet yolu bağlantılarını iyileştirmeye büyük katkılarda bulunuyor. Federal ana hatlar için önceliklerini ve nasıl finanse edeceklerini belirleyen Federal Eyaletler, inşasından sorumlu olduğu bireysel bisiklet yolları için fonları yetki devri sistemine dayanarak esnek bir şekilde kullanabiliyorlar, böylece alternatif, daha çekici rotalar oluşturulabilir.

22. Ulusal yatırımın iki katına çıkarılmış olması, özellikle bisiklet sürmenin önemli olduğu kentsel alanlarda altyapının inşasından sorumlu kuruluşlar ve benzer şekilde kendi yetkinlik alanlarında bisiklete binmeyi yaygınlaştırma için bir teşvik oluşturmaktadır.

23. Yerel Yönetim Ulaştırma Altyapı Finansman Yasası (GVFG) çerçevesinde, Federal Hükümet belediyelerde ulaşırma altyapısının iyileştirilmesine yatırım yapılmasını teşvik etmek için 'mineral oil' vergi gelirinden fon sağlamaktadır. Toplam miktar yılda yaklaşık 1,68 milyar Euro civarındadır. Her ne kadar bisiklet parkurları yasada açıkça finansman için uygun bir altyapı olarak adlandırılmasa da, bisiklet altyapısının inşasına veya bakım ve idamesine izin verir. Bisiklete binme altyapısı, bisiklet yolları, tabelaları, trafik işaretleri ile toplu taşıma araçlarında ve kavşaklarda bisiklet park tesislerini içerir. Bölgesel Yönetimin her ne kadar uygun ulaşırma altyapısının inşasından sorumlu olsa da fonlar ayrılmış Bisiklet Yolları finansman için de kullanılabilir. Federal Eyaletler, yasa uyarınca fonların dağıtımına karar verme yetkisine sahiptir.

24. Ulusal, Bölgesel veya Yerel Bisiklete Binmeyi Teşvik Etme yatırımlarının %50'ye kadarı, sınır ötesi işbirliğine yönelik projeler olmak koşulu ile 'The EU's Interreg III Community Initiative' çerçevesinde Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu'ndan finanse edilebilir.

Yasal Çerçevenin Optimize Edilmesi: Yeni Önceliklerin Belirlenmesi, Basitleştirilmesi ve Ayarlanması (Bölüm 8)

25. Alman Karayolu Trafik Yönetmeliklerinde 1997 ve 2001 yıllarında Bisiklete Binme ile ilgili yapılan düzenlemeler Bisiklet Kullanımının Kolaylaştırılması ve Karayolu Güvenliğinin İyileştirilmesi için önemli adımlardır. Alman Parlamentosu Ulaşırma, İnşaat ve konut Komitesinin 24 Ocak 2001 tarihli kamu açıklaması, bisiklete binmenin daha fazla iyileştirmenin hem mümkün hem de gerekli olduğunu göstermiştir. Bu yılın sonundan önce, Federal Ulaşırma, Bina ve İskan Bakanlığı, Alman Karayolu

Trafik Yönetmeliklerinde (StVO) Bisiklete Binme ile ilgili yapılan yeni değişiklikleri sunacak.

26. Motorlu Taşıtlar, Tescil İşlemlerinde, Karayolu Güvenliği açısından kapsamlı hükümlere uymak zorunda kalırken, bisiklet ve bisiklet römorklarının yalnızca tasarımları ve durumları ile ilgili çok genel gereklilikleri yerine getirmeleri gerekir. Yol Güvenliği doğrultusunda Alman Karayolu Trafik Tescil Yönetmeliğinde (StVZO) bisiklet ve bisiklet römorklarının karayolu güvenliğine ilişkin tasarım/durumu daha somut hükümler ile takviye edilerek bu yılın sonundan önce uygulamaya konacaktır.

27. Federal Ulaştırma, Bina ve İskan Bakanlığı Stvo ve Stvzo'daki değişikliklerin yanı sıra Federal Eyaletlerin ve uzmanların katılımıyla bisiklet kullanımını teşvik edici/ yaygınlaştırıcı parametreler üzerinde doğrudan veya dolaylı etkiye sahip olan diğer ilgili hükümleri gözden geçirmeyi amaçlamaktadır.

Güvenliği Artırıcı Önlemler (Bölüm 9)

28. Federal Ulaştırma, Bina ve İskân Bakanlığı tarafından Şubat 2001'de yayınlanan "Yol Güvenliğini Artırma Programı" öncelikle bisikletçiler ve yayalar için yol güvenliği konusunda kamu bilincini artırmayı amaçlamaktadır. Program tüm yol kullanıcılarını sorumluluk duygusu ile hareket etmeye davet eder. Diğer taraftan, Federal Ulaştırma, Bina ve İskân Bakanlığı bisikletçilerin kask takmaları için kampanya yürütüyor.

29. Bisiklet bileşenlerinin düzgün çalışması, güvenli ve kazasız bisiklet sürmek için vazgeçilmezdir. Bisikletlerin ve bisiklet römorklarının teknik güvenliği her zaman teknolojiye uygun olmalıdır. Ayrıca, diğer ulaşım araçlarıyla, özellikle otomobiller ve kamyonlar tarafından karşılanacak güvenlik gereklilikleri geliştirilmelidir.

30. Düzenleyici çerçevenin yanı sıra, yüksek kaliteli bir altyapı, bisikletçilerin güvenliği için belirleyici bir başka faktördür. Bu amaçla, Federal Ulaştırma, Bina ve İskan Bakanlığı yerel makamlar için bir dizi öneri ve broşür hazırlanmıştır.

Araştırma ve Proje Faaliyetlerinin Birleştirilmesi (Bölüm 10)

31. Son yıllarda çok sayıda araştırma projesi Ulusal Hükümet tarafından finanse edildi. Federal Ulaştırma, Bina ve İskân Bakanlığı 2003 yılında politika yapıcılara, planlamacılara ve bilim insanlarına şehirde bisiklet kullanımını teşvik edici yaklaşımlar ve etkileri ile ilgili ulusal ve uluslararası araştırma sonuçlarının güncel bir değerlendirmesini sunacak.

32. Federal Kabine tarafından, Mayıs 2000'de kabul edilen "hareketlilik ve ulaşım" programı çerçevesinde, bisiklet binme ile ilgili çeşitli araştırma girişimlerini desteklemek için 2004'e kadar 1 milyon € tutarında fonlar sağlanacaktır.

Kamuya diyaloguna katılma daveti (Bölüm 11)

33. Ulusal Bisiklete Binme Planı; Federal Eyaletler, Yerel Yönetimler, Alman Bisiklet Federasyonu (ADFC), Alman Sürdürülebilir Ulaşım Derneği (VCD), Alman Karayolu Güvenliği Konseyi (DVR), Alman Yol Güvenliği İzleme Örgütü (DVW), İki Tekerlekli Üreticiler Birliği (ZIV), ve bilimsel kuruluşlar ile yapılan birçok görüşmenin sonucudur. Ayrıca, bir proje grubu Ulusal Bisiklete Binme Planının hazırlanması için Federal Ulaştırma, Bina ve Konut Bakanlığına yardım etti. Bununla birlikte, farklı hükümet düzeyleri ve organize ilgi grupları, bisiklete binmenin teşvik ve yaygınlaştırılmasının sorumluları değildir. "Bisikletine Bin!" (Ride your bike!) Sloganı siyaset, sanayi ve toplumdaki tüm aktörler tarafından teşvik edilmedikçe önümüzdeki on yıl içinde ilerleyemeyiz.³⁴ Bu nedenle, Federal Hükümet, genel olarak tüm halkı Federal Almanya Cumhuriyeti'nin bu ilk Ulusal Bisiklete Binme Planı hakkındaki müzakereye katılmaya davet etmektedir. Bu amaçla, Federal Ulaştırma, Bina ve İskân Bakanlığı "Ulusal Bisiklete Binme Planı Diyalogu" adlı bir İnternet platformu oluşturmuştur.

35. Federal Hükümetin 2005 yılında Alman parlamentosuna sunacağı "Almanya'da Bisiklete Binme Durumu İkinci Raporu", Ulusal Bisiklete Binme Planının

uygulanmasında kaydedilen ilerlemenin gözden geçirilmesine de hizmet edecektir (NCP 2002-2012).

2010'dan beri bisiklet politikası Federal Ulaştırma, Bina ve Kentsel Gelişme Bakanlığı “Yayalar, Toplu Taşıma ve Bisiklete Binme” departmanı sorumluluğundadır. (Thiemann-Linden 2010:1).

2.8.1.4. Almanya Ulusal Bisiklete Binme Planı 2020 ‘Bisiklete Binmeyi Geliştirmek için Güçleri Birleştirme’ (NCP 2020 ‘Joining Forces to Evolve Cycling’)



Ulusal Bisiklete binme Planı 2020

Bisiklet sürmeyi geliştirmek için güç birleştirme



Fotoğraf 2.2: NCP 2020 (Almanya Ulusal Bisiklete Binme Planı 2020)

NCP 2020, 2013'ten 2020'ye kadar olan süreyi kapsamaktadır ve ilk NCP (NCP 2002-2012) ' dan itibaren devam etmektedir. İçerik açısından, sadece bir süre değil, bir evrimdir, çünkü bisiklete binmenin tanıtımı artık yeni ulaşım ve toplumsal zorluklara odaklanmaktadır (NCP 2020:7) Ulusal Bisiklete Binme Planı (NCP) 2020: beş ana bölümden oluşmaktadır. Bunlar Şekil 2.3’de belirtilmiştir.

Giriş	Eylem Alanları	Enstrümanlar	Genel Çerçeve	Beklentiler	Literatür /Kaynaklar
A	B	C	D	E	F
Bisiklete Binmenin Doğasında Var Olan Potansiyel 8	Bir Bisiklet Stratejisi Planlama Ve Geliştirme 17	Örgütsel Yapılar 61	Almanya'da Bisikletin Durumu 67	2020 Potansiyeli 77	Literatür /Kaynaklar 79
Bisiklete Kullanımını Teşvik Etmenin Amaçları 11	Altyapı 22	Fon Sağlama 62	Bisiklet Tanıtımında Yer Alan Paydaşlar ve Sorumlulukları 69	2050 Baktığımızda 77	Kısaltmalar Sözlüğü 80
Farklı Başlangıç Koşulları 13	Yol Güvenliği 28	Düzenli Gözlem- İzleme 64	Bir Bütün Olarak Bisiklet'in Toplumun Hedeflerine Katkısı 71		
	İletişim (Bağlantı) 36				
	Bisiklet Turizmi 40				
	Elektrikli Hareketlilik 46				
	Diğer Taşıma Araçları İle Bağlantı 50				
	Hareketlilik Ve Yol Güvenliği Eğitimi 54				
	Nitelikler Yaratın Ve Koruyun 58				

Şekil 2.3: NCP 2012-2020 Ana Bölümleri (NCP 2012-2020:5).

Bisiklete kullanımı, Almanya'daki trafik hacminin büyük ve artan bir payını oluşturmaktadır. Buna ek olarak, bisiklete binme çevre, iklim, kasaba ve şehirlerdeki yaşam kalitesi ve insan sağlığı üzerinde olumlu bir etkiye sahip olduğu için, birçok güncel ve gelecekteki ulaşım ve sosyal zorlukların üstesinden gelmeye yardımcı olabilir. Bu çerçevede, Federal Hükümet kentsel ve kırsal alanlarda modern bir ulaşım sisteminin bir parçası olarak bisiklete binmeye büyük önem veriyor.

Federal Hükümetin görevi, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için düzenleyici bir çerçeve oluşturmaktır. Bu bağlamda sürdürülebilir ulaşım ve kentsel gelişim politikaları konusundaki sorumluluğuyla birlikte, katalizör, kolaylaştırıcı ve koordinatör olarak hareket etmek için Ulusal Bisiklete Binme Planı (NCP) kabul etmiştir.

Bununla birlikte, NCP 2020, sadece Federal Hükümete değil, daha da önemlisi Federal Eyaletlere ve Yerel Yönetimlere yöneliktir. Bunun nedeni, Almanya'nın Federal sisteminin bir parçası olarak, Yerel Yönetimlerinde bisiklete binmeyi teşvik etmek için bireysel önlemlerin alınmasında birincil sorumluluğa sahip olmalarıdır. Ek olarak, bisiklete binmenin etkin ve etkili bir şekilde teşvik edilmesi, ticari birliklerden, işletmelerden ve halktan en az değil genel olarak destek gerektirir.

NCP 2020, Entegre bir ulaşım ve mobilite politikasının bir parçası olarak, amaçları bisiklete binmenin desteklenmesinin ötesine geçmekte ve aynı zamanda yerel toplu taşıma, yürüyüş ve bisiklete binmeyi içeren “eko-mobilite” nin güçlendirilmesini de içermektedir.

Bisiklete binme teşviki, esas olarak arabalarını kullanan veya yürüyen insanlar da dâhil olmak üzere herkese fayda sağlar. Çünkü bisiklet, gürültü veya zararlı emisyon üretmeyen çevre dostu bir ulaşım aracıdır. Az yer gerektirir. Yerel toplu taşıma ve yürüyüş ile birlikte, özellikle şehir merkezlerinde motorlu araç trafik seviyelerini azaltarak tıkanıklıkla mücadele etmeyi, kirletici ve gürültü emisyonlarını düşürmeyi mümkün kılar. Bu bisiklet kullanım oranının yüksek olduğu kasaba, şehir ve bölgelerin genellikle canlı ve yaşanabilir olarak değerlendirilmelerinin de başlıca nedenlerinden biridir. Buna ek olarak, bisiklet giderek daha önemli hale gelen ekonomik bir faktördür.

Bisikletlerini günlük rutininin bir parçası olarak ve boş zamanlarında kullananlar için, bisiklet başka avantajlar da sunar. Uygun fiyatlı mobiliteyi garanti eder. Altı kilometreye kadar en hızlı seyahat yolu bile olabilir. Ayrıca birçok sağlık faydası var.

Birçok yerde, bisiklete binmenin artan önemi, bisiklete binme modal paylarının yükselmesi ve halkın dikkatinin artmasıyla ortaya çıkmaktadır. Almanya, bisiklet kullanımı açısından zaten Avrupa ülkelerinin ilk üçündedir. NCP 2020, bisiklet kullanımındaki doğal potansiyeli ortaya çıkarmak için tasarlanmıştır. NCP 2020, Almanya'da bisiklete binme tanıtımını geliştirmek için kullanılacak stratejiyi açıklar. Bu amaçla, NCP 2020, bireysel eylem alanlarını, amaçlarını ve problem çözme stratejilerini belirler ve eylem için özel öneriler sunmaktadır. NCP 2020'nin “Bisiklet sürmeyi geliştirmek için güçlerin birleştirilmesi” sloganı, bisiklet kullanımının teşvikinin bir bütün olarak topluma davet olduğunun altını çizmektedir (NCP 2020:7).

2.9. Bisikletin Doğasındaki Potansiyel

2.9.1. Rakamlarla Bisiklet Kullanımı

Şu anda Almanya'da yaklaşık 70 milyon pedallı (elektrikli olmayan) bisiklet var. Tüm hanelerin %80'inden fazlası en az bir bisiklete sahip ve bunların en az %25'inde üç veya daha fazlasında bisikleti var. Yirmi yıl önce, tüm hanelerin sadece %70'inde bisiklet vardı. Bugün, hemen hemen tüm hareketlilik ve ulaşım amaçları için uygun bisikletler mevcuttur. Bisiklet sahibi olmayan insanlar için, giderek daha popüler hale gelen bisiklet kiralama sistemleri alternatif sunuyor.

Federal Hükümetin faaliyetleri ve özellikle Federal Eyaletler, Sanayi ve Ticaret Dernekleri ve diğer yerel otoriteler gibi diğer birçok oyuncuların NCP 2020 çerçevesinde bisikletin çekiciliğini artırmaya yönelik çalışmalar yapıyorlar. Sonuç olarak bu faaliyetler bisikletçilerin sayısını artırmaya yardımcı oldu. Almanya Hareketlilik Çalışması, 2002'den 2008'e kadar olan dönemde, ülke çapında bisiklet kullanımının (yolculuk sayısı açısından) %17 oranında arttığını gösterdi. Bu, tüm ulaşım araçları içinde en yüksek büyüme oranıdır.

Bisiklet ve bisiklet kullanım sayısı, özellikle kentsel alanlarda, (hem hafta arasında, günlük işlerini sürdürmek için hem de hafta sonlarında, çoğunlukla boş zaman aktiviteleri olarak) giderek artmaktadır. Bu sadece bisikletin ne sıklıkta kullanıldığı ile ilgili değildir, ayrıca bisikletle yapılan yolculukların ortalama uzunluğunun da arttığını da göstermektedir.

Örneğin Münih'te, bisikletle yapılan yolculukların oranı 1996 yılında %6'dan 2011'de %17'ye yükseldi. Frankfurt'ta oran, 1998'de %6'dan 2008'de %14'e yükseldi. Rostock'ta, 2008'e kadar on yılda %9'dan %20'ye yükseldi. Bu bisiklet modal payının iki katın üzerinde, çıkarmanın mümkün olabileceği göstermektedir.

2.9.2. İnsanları Bisiklete Binmeye Teşvik Etmek

Beş kilometreye kadar mesafeler bisiklet kullanımı için idealdir. Şu anda, tüm bisiklet gezilerinin %90'ı bu aralıktadır. Bununla birlikte, aynı zamanda, bu mesafedeki tüm yolculukların yaklaşık %40'ı özel motorlu taşıtlar tarafından yapılmaktadır. Bu, bisiklet kullanımında kesinlikle bir potansiyelin olduğunu göstermektedir. Şehir merkezlerinde, bisiklet genellikle kısa mesafelerde en hızlı taşıma olabilir.

Ancak, kullanılmayı bekleyen daha fazla potansiyel var. Tüm ulaşım araçları açısından, seyahatlerin $\frac{3}{4}$ 'ünden fazlası on kilometreden daha kısa mesafedir. 'Pedelec'ler (elektrikli bisiklet) ve bisiklet ile toplu taşımayı bir araya getiren yeni teknolojiler daha uzun mesafelerde bisiklet kullanımını mümkün kılmaktadır.

2.9.3. Bisiklete Binme Eğilimi

Mesafe ve maliyet gibi objektif değerlerin yanı sıra, bireysel tercihler veya ulaşım araçlarının toplum tarafından nasıl kabul edileceği gibi "soft" faktörler de insanların seyahat tercihlerinde rol oynamaktadır. Şu anda, yeni bir "Bisiklet Kültürü" için bir eğilim ortaya çıkıyor. Örneğin, genç ve yetişkinlerde araba kullanımındaki düşüş oranındaki değişiklikler belirginleşti.

Toplum, bisikleti öncekinden daha yüksek bir değerde tutuyor ve bu aynı zamanda insanların bisikletlere ve bisiklet aksesuarlarına para harcamak için daha istekli oldukları gerçeğiyle de tezahür etmiştir. 2011 yılında, bisikletlerin ortalama satış fiyatı 495 Euro'dur. Bu, 2008'e göre yaklaşık %30'luk bir artış olduğunu göstermektedir. Diğer bir faktör, özellikle kentsel alanlarda, bisikletlerin artan bir şekilde bir statü sembolü ve özel bir yaşam tarzı özelliği haline gelmesidir.

2.9.4. Bisiklete Binmenin Teşvik Edilmesinin Amaçları

2008 yılında, ülke çapında bisiklete binme modal payı %10'du. Bu bağlamda, NCP 2020 uygulandığında, bisikletin toplam trafik hacmindeki payı 2020 yılına kadar

önemli ölçüde arttırılabilir. Bisiklet kullanımındaki muhtemel artış, sosyal ortamdaki söz konusu değişikliklerin yanı sıra, halk tarafından her gün yapılan yolculukların önemli bir bölümünün beş kilometreden kısa olması temelindedir.

2.9.5. Bisiklete Binmeyi Entegre Bir Ulaşım ve Mobilite Politikasının Parçası Olarak Destekleyin.

Yol sahnesinin önemli bir parçası olarak bisiklete binme, Federal Hükümet, Federal Eyaletler ve Yerel Yönetimler tarafından yürütülen entegre bir ulaşım ve mobilite politikasının bir parçası olmalıdır. Bu nedenle, Federal Hükümet düzeyindeki, NCP 2020'nin bisiklet kullanımını teşvik etme hedefleri, Enerji ve İklim Değişikliği Stratejisi veya Mobilite ve Yakıt Stratejisi gibi temel ulaşım geliştirme stratejilerini geliştirecektir. İyi ulaşım altyapısının ayrılmaz bir parçası olan bisiklete binme, hareketliliğin evrimi ile birlikte yeni bir Federal Ulaşım Altyapı Planının hazırlanmasına ilişkin ön görüşmelerde rol oynamaktadır. Toplamda, yürüyüş ile birlikte bisiklet, motorlu taşımacılık ve toplu taşımacılığın yanı sıra mobilite sisteminin bir başka ayağı olarak geçmişte olduğundan daha fazla dikkate alınacaktır. Bu, gelecekteki planlar, programlar ve stratejiler ile organizasyon yapıları için geçerlidir. Federal Devletler ve Yerel Yönetimlere benzer bir yaklaşımı benimsemeleri önerilir.

2.9.6. 2020'de Bisiklet Kullanımının Muhtemel Modal Payı

Bir atölyede çalışmasında uzmanlar (Federal Ulaştırma, Bina ve Kentsel Kalkınma Bakanlığı için çalışan), 2020'nin sonuna kadar Almanya'da bisiklet kullanımının durumuna dair tahminler geliştirdiler. Bu tahminler, ülke çapında hareketlilik kalıpları üzerine yapılan büyük ölçekli anketlerden (Almanya'daki Mobilite, Şehir ve Kentlerdeki Mobilite ve Alman Mobilite Paneli) elde edilen bulgulara dayanıyordu. Ayrıca, Federal Çevre Ajansı tarafından yaptırılan 'İklim Değişikliği ile Mücadelede Bisikletin Doğasındaki Potansiyel' ve Federal Karayolu Araştırma Enstitüsü tarafından yaptırılan 'Karayolu Taşımacılığında Tasarruf için Bisiklet Kullanımından Doğabilecek Potansiyel' başlıklı projeden senaryolar ve varyasyon hesaplamaları da yapıldı.

Sonuç, bisiklet kullanımının yapılan tüm yolculuklar içindeki modal payının %15'e ulaşabileceğinin ön görüldü. Kırsal alanlar için şu anda ortalama %8 olan bisiklet kullanımının modal payının 2020'de yapılan tüm seyahatlerin %13'üne ulaşacağı anlamına geliyor. Kentsel Belediyeler için, büyüme %11'den, %16'ya çıkacak. Ancak, başlangıç durumuna bağlı olarak, bu rakamların daha da farklılaşabilecek.

2.9.7. 'Sistem Olarak Bisiklete Binme' Vizyonunu Uygulamak

NCP 2020 - selefi NCP 2002-2012 - gibi, "Bir Sistem Olarak Bisiklete Binme" vizyonuna dayanıyor. Bunu başaracak, sadece çevreci altyapıdan daha fazlasına ihtiyacımız var. En önemlisi, halkla ilişkiler faaliyetleri ve yoğun iletişim ile hizmet alanlarıdır. Bisiklete Binmede bulunan potansiyeli tüketmenin tek yolu, tüm bu alanlarda faaliyet göstermektir. Bu nedenle, her seviyedeki politika yapıcılarının – Federal Hükümet, Federal Eyalet ve Yerel Yönetimlerin her üç unsuru da planlarında ve programlarında dikkate almaları, her bir öğeye eşit önem vererek ve bunları eylemle desteklemeleri gereklidir. Eylem alanları ile ilgili bölümlerde bireysel alanlar için özel eylem stratejileri bulunabilir.

2.9.8. Toplumsal Zorlukların Üstesinden Gelmeye Katkıda Bulunun

Bisiklete binmeyi teşvik etmek, çeşitli toplumsal zorluklarla mücadeleye katkı sağlayabilir. Sağlık konusu burada özel bir rol oynamaktadır. İnsanların bisikletle egzersizi ve buna bağlı fiziksel aktivite, dolaşım fonksiyonlarını iyileştirebilir, bağışıklık sistemlerini güçlendirebilir ve genellikle motor becerilerini destekleyebilir. Özellikle çocuklar bundan yararlanabilir. İklim değişikliği emisyonlarındaki azalma ile beraberince partiküllerin ve diğer kirleticilerin ve gürültünün önlenmesi, insanlar ve çevre üzerindeki baskıyı azaltır ve hem kentsel hem de kırsal alanlarda daha iyi bir iklim yaratır. Bisiklete Binme, demografik değişimin arka planında insanların hareketliliğini güvence altına almada ve sosyal katılımın tadını çıkarmada önemli bir yapı taşıdır.

2.9.9. Farklı Başlangıç Koşulları

NCP 2020, Bir belediyeden diğerine farklı başlangıç koşullarını ele almaktadır. Amaç, bisiklet kullanımının teşvikinin daha farklı ve daha geniş bir etkiye sahip olmasını sağlamaktır. Bu şekilde, şimdiye dek daha küçük önem taşıyan yerler olarak kırsal alanlarda da bisiklet kullanımının teşviki için daha hedefli destek sağlamak mümkün olacak,

Farklılaşmayı kolaylaştırmak için tasarlanan bir yapılandırma, belediyelerin farklı gelişim aşamalarına uygun olarak değerlendirilmesini içerir:

- Bisiklete binmeye yeni başlayan belediyeler ‘Başlangıç’;
- İleri düzeyde bisiklet destekli belediyeler ‘Dağcılar’; ve
- Bisiklete binme teşvikinin yüksek olduğu belediyeler ‘Şampiyonlar’.

Bu model, herhangi bir durum için bisiklete binmeyi teşvik etmek ve artırmak için uygun yapılandırmanın nasıl seçileceği konusunda belediyelerin kendilerine rehberlik edebilir. Aynı zamanda, birçok yerde NCP 2020'nin çeşitli eylem alanlarındaki yapılandırma için bir temel oluşturur.

2.9.10. Federal Ulaştırma, Bina ve Kalkınma Bakanlığının, Enerji ve İklim Değişikliği Stratejisi

Federal Ulaştırma, Bina ve Kentsel Gelişim Bakanlığı, Enerji ve İklim Değişikliği Stratejisi ile sorumlu olduğu sektörlerde (ulaştırma ve bina), Federal Hükümetin enerji ve iklim değişikliği hedeflerine ulaşılmasına orta ve uzun vadede katkıda bulunabilecek olası potansiyeli belirleyecektir. Bu aynı zamanda bisiklet kullanımının teşvikini de içerir. Strateji, Federal Hükümetin hem Eylül 2010 Enerji Stratejisine, hem de Haziran 2011 Enerji Sisteminin Dönüşümünü Hızlandırmak için alınan kararların yeni koşullarının temelini oluşturmaktadır. Strateji hem Federal Hükümetin Eylül 2010 Enerji Stratejisine hem de Federal Hükümet'in Haziran 2011'deki enerji sisteminin dönüşümünü hızlandırma kararları ile oluşturulan yeni koşullara dayanmaktadır.

2.9.11. Mobilite ve Yakıt Stratejisi

Federal Hükümet, tüm ulaştırma modlarını içeren ve belirli bir teknolojiyi desteklemeyen yeni bir Mobilite ve Yakıt Stratejisinin geliştirilmesi konusunda anlaşmaya varmıştır. Federal Hükümet'in 2010 Enerji Stratejisi, Federal Ulaştırma, Bina ve Kentsel Kalkınma Bakanlığı'nın, Enerji ve İklim Değişikliği Stratejisi'nin de önemli bir dayanağıdır. Mobilite ve Yakıt Stratejisi, tüm çevre dostu hareketlilik biçimlerini arttırmak için alternatif teknolojileri ve enerji kaynaklarını dikkate almaktır.

2.10. Eylem Alanları

NCP 2020, Bisiklet kullanımının geliştirilmesi için gerekli temel çerçeveyi oluşturan Dokuz Eylem Alanını tanımlar ve her biri kendi sorumluluk alanı dahilinde Federal Hükümet, Federal Eyaletler ve Yerel Yönetimler tarafından atılması gereken spesifik adımları açıklar / önerir. Eylem alanlarının konuları birbirine bağlıdır. Örneğin “Yol Güvenliği” eylem alanı, hem “Altyapı” eylem alanı hem de “İletişim” eylem alanından bazı ortak yönleri içerir.

2.10.1. Bir Bisiklet Binme Stratejisi Planlama ve Geliştirme.

2.10.1.1. Mevcut Durum.

Entegre Bisiklet Binme Planlaması.

Talebi karşılayan güvenli ve kullanışlı bisiklet altyapısı, bisiklet sürmeyi teşvik etmek için en önemli temeldir. Bu olmadan, bisikletin önemli bir modal payı elde etmesi mümkün olmayacaktır. Ancak bu tek başına yeterli değildir. ‘Sistem Olarak Bisiklete Binme’ vizyonuna uygun olarak, her seviyede daha fazla ve daha iyi halkla ilişkiler faaliyetleri / iletişim ve hizmetler olmalıdır.

Buna ek olarak, birçok bisiklet altyapısı Yerel Yönetim ve Federal Eyalet düzeyinde stratejik planlamaya entegre değil,

Bisiklete Binme Ağları

Sorunsuz ve hepsinden önemlisi, amaca uygun bisiklet ağları, bisiklete binmenin temel ön koşuludur. Bu Ağlar tüm önemli başlangıç ve destinasyonları (varış noktalarını) birbirine bağlamalıdır. Ana yollar, bisiklet şeritleri, özel bölünmüş (ayrılmış) bisiklet yolları veya yerel duruma bağlı olarak kırsal yollar (toprak yolları, orman yolları, çiftlik yolları vb.) bu amaç için kullanılır. Ana trafik arterlerinden uzakta, bisiklet ve özel motorlu ulaşım seçenekleri yol güvenliği nedenleriyle teşvik edilmelidir. Bu nedenle 30 km/s bölgeleri, trafiğe kapalı alanlar ve bölünmüş bisiklet yolları kesintisiz bisiklet şebekelerinin önemli unsurlarıdır. Orman yolları ve çiftlik yolları gibi özel araziler için toprak sahiplerinin veya kiracıların haklarına saygı gösterilmeli ve bu arazilerin bisiklet için kullanımını onlarla koordine edilmelidir.

Bisikletlilerin yaş, deneyim ve kullanım amaçlarına bağlı olarak hız veya güvenlik algıları veya farklı ihtiyaç ve gereksinimleri dikkate alınması gereken en önemli faktörlerden biridir. Bu, farklı kullanıcı grupları için farklı yollara/rotalara (bisiklet şeritlerine göre daha emniyetli ve daha yüksek hızların yapılabileceği bölünmüş bisiklet yolları, okul, rekreasyon veya turist bisiklet yolları vb..) ihtiyaç duyulmasına neden olabilir.

Son yıllarda, birçok kasaba, şehir ve bazı durumlarda tüm bölgeler veya Federal Eyaletler bisiklet ağları geliştirmiştir. Bununla birlikte, hepsi orjin, destinasyon veya güvenli ve konforlu bir sürüş için kullanıcı ihtiyaçlarını karşılamamaktadır. Ayrıca, bireysel ağ bileşenleri her zaman en son teknolojiye sahip değildir. Bu, genellikle ağ sisteminde çözülmemiş konular, yetersiz veya olmayan trafik işaretleri ve ağda boşluklar olduğu anlamına gelir.

Bisikletçiler için Hizmetler.

Diğer uygulamaların yanı sıra, özellikle bir dizi hizmet bisiklet kullanımını daha da cazip kılmaktadır:

- Yağış radarları ve mobil navigasyon sistemleri bisikletçilere bisiklete binme zamanı ve rota seçiminde yardımcı olabilir.
- Büyük şirketler ve ağırlama sektörüne (Otel, Restoran vb. işletmeler), bisiklete binme erişimde, bisiklet kiralama paket anlaşmaları ile yeni seçenekler yaratılabilir.
- Bisikletliler için verilen hizmetler arasında; bisiklet lastiği otomatları, mobil tamir hizmetleri, kamu lastik şişirme ve bisiklet yıkama istasyonları yer almaktadır.
- Alışverişleri ve hacimli eşyaların taşınması için “bagaj” eksikliği, emanet dolapları veya teslimat hizmetleri ile dengelenebilir.
- Almanya'da, bisiklet altyapısı, bilgilendirme işaretleri, korunaklı sundurmalar ve bisiklet dolapları içermektedir ve bunlar sadece turistik bölgeler değildir.
- Pedelec (Elektirikli Bisiklet) bataryalarını şarj etme tesisleri menzillerini artırıyor ve bu araçları giderek daha cazip hale getiriyor.
- Bisikletlerin yerel toplu taşıma araçlarına alınmasına izin vermek, çekici yolculuk seçenekleri yaratır.
- Bisiklet yollarında kırık cam bildirmek veya diğer yollarda hasar bildirmek için telefonlar (örneğin web portalları aracılığıyla) sadece bisiklet altyapısının kalitesini arttırmakla kalmaz, aynı zamanda bisikletçilerin topluluklarına yapıcı ve olumlu bir şekilde dahil olmalarını sağlayabilir.
- Hem rekreasyon hem de fayda amaçlı bisiklete binmede, yönlendirme işareti bisikletçilerin yön tayinine yardımcı olabilir. Bununla birlikte, tasarımın tek tip olması ve işaret ağının herhangi bir boşluğunun olmaması önemlidir.
- Bisiklet park istasyonları normalde sadece korunaklı ve güvenli bisiklet park olanakları sunmakla kalmaz, daha çok ek hizmetler de sağlar (örneğin bisiklet tamir ve temizliği, bisiklet kiralama ve / veya aksesuar vb.)

2.11. Bisiklet ile İlgili Ulusal Eğitim Uygulamaları/Kampanya ve Proje Örnekleri

a) “*Bisikletim, Şehrim ve Ben*” *Hikâye Kitabı* (Mein Fahrrad Meine Stadt Und Ich): En genç bisikletçiler için diğer bir çalışma, 140.000'den fazla üyesi ile Almanya'daki bisikletçiler için ana STK olan Alman Bisiklet Birliği Rostock tarafından

hazırlanan “Mein Fahrrad Meine Stadt Und Ich” (Bisikletim, Şehrim ve Ben) hikâye kitabıdır (Möller ve Sandra 2014: 43). “Bisikletim, Şehrim ve Ben” kitabı, bisiklet tarihinin yanı sıra bisikletin teknik detayları ve avantajları hakkında metinler ve resimler içermektedir. İki çocuğun rehberliğindeki sunum, güvenli bir şekilde nasıl bisiklete binileceğine dair fikirleri ile sonlandırılmıştır. 80 Sayfadan oluşan kitap 2014’de 2000 kopya halinde basılmış ve anaokullarına, yerel trafik okullarına ve bölgesel ebeveyn organizasyonlarına dağıtılmıştır. Ayrıca kitabın tanıtımı için iki video belgeseli yapılmıştır. Ebeveyn ve eğitimcilere yönelik hazırlanan ilk videoda kitabın içerik bilgileri verilirken, genç bisikletçiler için hazırlanan ikinci videoda, kitabın iki çocuk karakteri Natali ve arkadaşı Vincent şehirde güvenli olarak bisiklete binmeye yönelik en önemli kuralları uygulamalı olarak Rostock şehir trafiğinde göstermektedirler (<http://www.abcmultimodal.eu/training.html>, 4 Ağustos 2018’de erişildi).



Fotoğraf 2.3: (<http://www.abcmultimodal.eu/training.html>, 4 Ağustos 2018’de erişildi).

b) “Benim İlk İki Tekerim” (My First Two Wheels) *projesi*: Bu kapsamda Polonya Aktif Hareketlilik Birliği (Polish Union of Active Mobility PUMA⁸) girişimi

⁸ Polish Union of Active Mobility (PUMA), Polonyada aktif hareketlilik koşullarının teşvik edilmesi ve iyileştirilmesine odaklanan bir özerk devlet derneğidir. Polonya Aktif Hareketlilik Birliği, yerel yönetimlerin, kasabaların, şehirlerin, komünlerin ve bölgelerin inovasyon (yenilik) odaklı bir

ile başlatılan anaokulları için eğlenceli/eğitsel “My First Two Wheels” projesi bu konuda örnek bir çalışma olarak değerlendirilmektedir (Möller ve Sandra 2014: 43). “My First Two Wheels” Polonya Aktif Hareketlilik Birliği girişimi ile Ocak-Şubat 2013’te anaokulları için gerçekleştirilen eğlenceli/eğitsel bir bisiklet tanıtım kampanyasıdır. Projede küçük çocuklara basit “koşu bisikletlerine”⁹ binme fırsatı sağlanarak bisiklet sürmenin keyfi/sevinci yaşatılmak için tsarlandı. Böylece, zaten bisiklete binme konusunda pozitif bir deneyime sahip bu çocuklar, klasik pedallı bisikletle tanışmaya ve kullanmaya başlamaya daha iyi hazırlanmış olacaklardır. Dört anaokulunda uygulanan pilot proje çerçevesinde 120 çocuk bir hafta boyunca bu bisikletlere binme şansını buldu. Çocuklar iç ve dış mekanlarda bisiklet ile dolaşmayı deneyimleyerek ve öğrendiler. Bisiklet dersleri, herkesin küçük bir karayolu trafik güvenliği aracıyla ödüllendirildiği sınavlarla birleştirildi. Karayolunda “görülme” konusuna özel bir vurgu yapıldı. Bisikletler ayrıca çocuklar tarafından anaokullarına giderken ulaşım amaçlı olarak da kullanıldı. Gözlemler, çocukların bilgiyi çok kolay emdiğini ve doğal olarak giysilerinde yansıtıcı unsurların kullanımını kabul ettiklerini kanıtladı. Bununla birlikte, çocuklar, karayolu güvenliği mesajlarının yetişkinlere iletilmesinin mükemmel bir kanalıdır, koşu bisikletlerinde bisiklet sürerken ebeveynlerin ve öğretmenlerin dikkatini yansıtıcı yelek veya diğer yansıtıcı elemanlar kullanma ihtiyacına çekerler. Aynı zamanda, çocuklara sanat derslerinde, sürdürülebilir ulaşım konularını açıklayan boyama kitapları ve çizgi filmlerden oluşan bir eğitim paketi sunuldu. Çocuklar bu derste hayallerindeki bisikletlerin resmini renklendirebildi ve diledikleri gibi bir tramvay, tren, otobüs vb. toplu taşıma araçlarının resmlerini boyayabildiler. En ilginç resimler, düzenlenen bir sergide sunuldu. Sergi, bölge parlamentosu üyeleri arasında büyük ilgi gördü.

Projenin motivasyonu, çocuk bisiklet eğitimi ile bağlantılı mevcut stereotiplerin (klişelerin) üstesinden gelme ihtiyacından kaynaklandı. Geleneksel yaklaşım, 5

organizasyonudur. Gdansk şehrinde resmi bir ofis olarak kuruldu. Birliğin ana amacı aktif hareketliliğin teşviki ve mevcut koşulların iyileştirilmesidir. Aktif hareketlilik, günlük ulaşım ihtiyaçlarının, yürüyüş ve bisiklet gibi doğal insan gücünün her türünü kullanılarak (otonom ulaşım modları veya toplu taşıma ile birlikte) karşılanmasıdır (Möller ve Sandra 2014: 49).

⁹ Koşu Bisikleti ‘Laufmaschine’ (Koşu Makinesi): Alman Baron Karl von Drais de Sauerbrun tarafından 1817’ de icat edilerek 12 Ocak 1818’de Baden eyaletinden ilk patenti alınan, ahşap tasarımlı, zincir mekanizmasına sahip olmayan, ancak kullanıcıların seleda oturmasına, ön tekerleği gidon ile kontrol ederek yönlendirmesine ve sürücünün ayakları ile yere ulaşarak itmesi ile ivmelenmesini sağlayan, bisikletin prototipi.

yaşında yan tekerleklere sahip pedallı bir bisiklete binmeye başlamaktan oluşuyordu. Ancak, yan tekerleklerin birçok durumda dengeyi korumak için doğal bir eğilim geliştirmesine izin vermeyen ters etki ürettikleri gözlemlendi. Pedalsız bir bisiklet sürerken herhangi bir sorun yaşamayan çocuklar geleneksel pedallı bisikletine binmeye başlamak için çok daha hazırlıklı hale geldiler. "Koşu bisikletleri" mükemmel bir alternatif olduğunu kanıtladı.

"Benim İlk İki Tekerim" Kampanyasının organizatörü olan Polonya Aktif Hareketlilik Birliği (PUMA: Polish Union of Active Mobility) ise; tüm ulaşım sistemleri içerisinde yürüyüş ve bisiklete binme gibi doğal insan enerjisinin kullanıldığı aktif ulaşımı teşvik eden koşulları iyileştirmeyi ve toplu taşıma araçlarıyla bağlantılı olarak ulaşım sistemindeki formlarını düzenleyerek modunu yükseltmeyi amaçlayan bir kuruluştur. "Benim İlk İki Tekerim" Kampanyası bir Polonya Petrol/Gaz Şirketi sponsorluğu ve bir STK desteği ile gerçekleştirilmiştir. (<http://www.abcmultimodal.eu/training.html>, 4 Ağustos 2018'de erişildi).

„My First Two Wheels” an educational - promotional campaign for kindergartens



On the initiative of the Polish Union of Active Mobility (PUMA), an edutainment campaign "My First Two Wheels" was carried out at the turn of January and February 2013. The project was intended to introduce the youngest children to the joy of riding by providing them with an opportunity to ride simple 'running' bikes.

120 children had the opportunity to ride those bikes for a week within the frame of a pilot project implemented in four kindergartens of the Nowy Staw, Cedry Wie, Starogard Gdański and Smolczyno communes. The kids could try and learn to ride indoors and outdoors. Cycling lessons were combined with quizzes, in which everybody was awarded a small road traffic safety gadget. Particular stress was put on the issue of 'being seen' in the roadway.

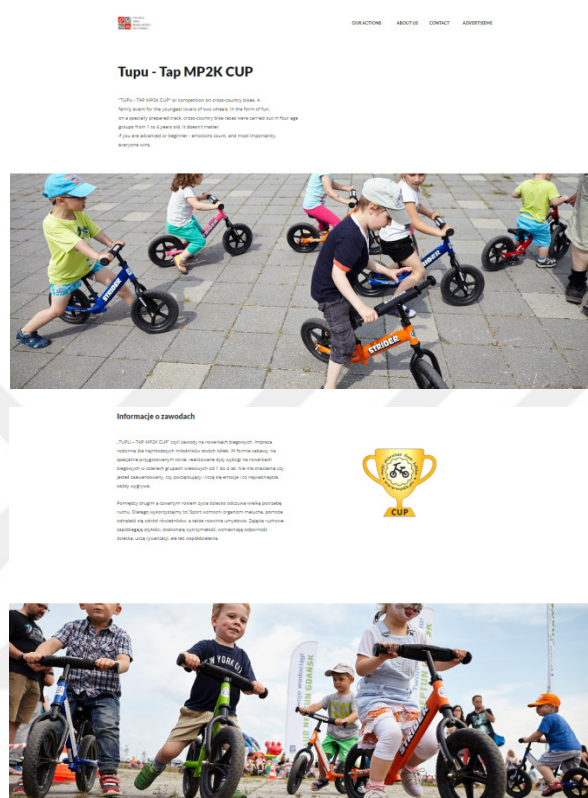


The bikes have also been used by children on their way to and from the kindergartens. Observations proved that children easily absorbed knowledge and naturally accepted the use of reflective elements on their clothes. Besides that, children are an excellent channel of transmission of road safety messages to adults: they draw the attention of parents or tutors to the need of wearing reflective vests or some other reflective elements while cycling on their running bike.



c) "TUPU-TAP MP2K CUP" Kupası Bisiklet Şampiyonaları: "Benim İlk İki Tekerim" Kampanyasının değerlendirilmesinden sonra, bir aile etkinliği olarak 1-4 yaş aralığı grubunda bu iki tekerleğin en genç sevenleri için özel olarak hazırlanmış pistlerde eğlenceli "TUPU - TAP MP2K CUP" Kupası Bisiklet Şampiyonaları geliştirilmiştir. Bu kupaların sloganı "İleri düzeyde veya yeni olmanız farketmez, duygular önemlidir ve en önemlisi herkes kazanır" şeklindedir. İki ila dört yaş arası çocuklar harekete büyük ihtiyaç duyuyor. Bu nedenle, onu kullanalım! Spor, küçük çocuğun bedenini güçlendirecek, akranları arasında kendisini bulmasına yardımcı olacak ve zihinsel olarak da geliştirecektir. Hareket aktiviteleri obeziteyi önler,

dayanıklılığı artırır, çocuğun bağışıklık sistemini güçlendirir, rekabeti öğretirken aynı zamanda işbirliğini de sağlar (<http://www.mobilnosc.org/tuputap>, 4 Ağustos 2018'de erişildi).



Kaynak: (<http://www.mobilnosc.org/tuputap>, 4 Ağustos 2018'de erişildi).

d) “Bisiklet Kahramanları/Okula Bisikletle Git” (Cycling Heroes/Go and Bike to School) kampanyası: İlkokul 4. sınıf öğrencileri için İsveç Svensk Cycling¹⁰ tarafından 2010 yılında, gerçekleştirilen “Bisiklet Kahramanları” kampanyası gençleri bisiklete motive amaçlı bir başka örnek olarak değerlendirilmektedir. İlkokul 4. sınıf öğrencileri için İsveç Svensk Cycling¹¹ tarafından 2010 yılında, gerçekleştirilen “Bisiklet Kahramanları” kampanyası; genç öğrencileri bisiklete binmeye motive etmek için, yeni bir yaklaşımı test etmek için başlatılmıştır. Kampanya sekiz şehirde

¹⁰ Svensk Cykling, İsveç'te bisiklete binmeyi artırmak ve bisikletle ilgili koşulları daha geniş bir perspektiften geliştirmek amacıyla lobicilik ve halkla ilişkiler çalışmaları yürüten, İsveç'in tüm bisiklet organizasyonlarını aynı çatı altında toplamak amacıyla oluşturulmuş şemsiye bir organizasyondur <http://svenskykling.se/om-oss/>, 10 Ağustos 2018'de erişildi).

¹¹ Svensk Cykling, İsveç'te bisiklete binmeyi artırmak ve bisikletle ilgili koşulları daha geniş bir perspektiften geliştirmek amacıyla lobicilik ve halkla ilişkiler çalışmaları yürüten, İsveç'in tüm bisiklet organizasyonlarını aynı çatı altında toplamak amacıyla oluşturulmuş şemsiye bir organizasyondur <http://svenskykling.se/om-oss/>, 10 Ağustos 2018'de erişildi).

(Sundsvall, Gothenburg, Malmö, Stockholm, Vällingby, Matfors, Hammarkullen, Svedala) test edilmiştir.

Bisiklet Kahramanları motifi, 2011’de, “İsveç Ulusal Gençlik ve Çocuk Sağlığını Geliştirme Merkezi” tarafından yönetilen “Okula Bisikletle Git” projesi kapsamında devam ettirilmiştir. “Okula Bisikletle Git” kampanyası 2005 yılından bu yana ulusal ölçekte uygulanan bir kampanya olarak sürdürülmüştür. Kampanyanın ana amacı, okula bisiklet giden çocukların katılımını arttırmak. Böylece çocuklar bisiklete sürme becerilerini nasıl geliştirebileceklerini öğrenme şansı bulurlarken, ayrıca trafik davranış kurallarını da öğrenebilmektedirler. Katılımcı çocuklar 4. Sınıf öğrencileri olup yaklaşık 10 yaşlarındadırlar. Süper kahraman teması çocukların eğlenceyi deneyimleyebilecekleri tarzda tasarlanmıştır ki, her çocuk kendi süper güçlerini kullanarak, daha güvenli bir şekilde okuluna ulaşabilir ve Dünyayı kurtarabilirler. Diğer bir amaç, okullarda bisikletle gitmeyi desteklemektir. Öğretmenler, ebeveynler, ile beraber politikacılar, genel olarak ve sağlıklı bir yaşam tarzının bir parçası olarak bisiklete binmenin avantajları hakkında bilgilendirilmektedirler. Bu kampanyanın programı iki hafta sürmektedir. Bu süre zarfında katılımcı okullar, öğrencilere kendilerini bisiklete binmemeye alıştırmaya ile beraber sağlık ve çevre üzerindeki olumlu etkileriyle tanıştıma fırsatı vermektedir. Kask takmak gibi davranış kuralları ve trafik yönetmelikleri eğitimin ayrılmaz bir parçasıdır. Öğretmenler Svensk Cycling ve Polis katılımı ile desteklenmektedir. Programı başarıyla tamamladıktan sonra çocuklar motive olur ve okula kendi başlarına bisikletle gidebilirler. Proje, 2011'den bu yana okulların birbirleriyle rekabet ettiği ulusal bir yarışma tarzında organize edilmektedir. Kazanan okullara toplamda 5.000 € ' ya kadar ödül verilir. Kampanya, “Çocuk ve Gençlerin Sağlığını Geliştirme Ulusal Merkezi” (NCFE) tarafından finanse edilmektedir. NCFE ise İsveç hükümeti tarafından finanse edilmektedir. (<http://www.abcmultimodal.eu/project-partner.html>; (<http://www.mobilnosc.org/tuputap>, 4.08.2018’de erişildi).



Fotoğraf 2.4: <https://www.nwt.se/2019/08/20/lat-ditt-barn-cykla-till-skolan/> (Erişim: 25.12.2019)



Fotoğraf 2.5: <https://mitti.se/nyheter/stockholm-cykling-svensk/> (Erişim:25.12.2019)

Araştırmanın, ülkemizin, ulusal bisiklete binme politikasına rehber olabileceği ve ülkemizin kültürüne uyumlandırılabilmesi ve evrensel olması için farkındalık yaratabileceği düşünölmektedir.

III. BÖLÜM

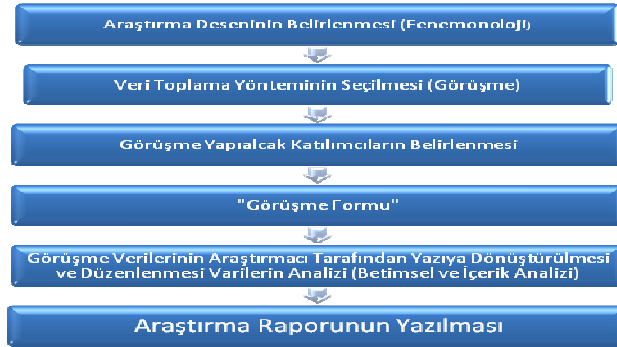
3. YÖNTEM

Bu bölümde sırasıyla araştırmanın modeli, örnekleme, katılımcı profilleri, araştırma yapılan alan, araştırmacının rolü, veri toplama ve görüşme formunun hazırlanması, görüşmeler, verilerin çözümlenmesi, geçerlik ve güvenilirlikleri ile ilgili bilgiler yer almıştır.

3.1. Araştırmanın Modeli

Bu çalışmada nitel araştırma yöntemi seçilmiştir. Araştırma desenini, farkında olduğumuz ancak derinlemesine ve ayrıntılı bir anlayışa sahip olmadığımız olgulara odaklanmak için, “fenomenoloji (olgubilim)” yaklaşımı oluşturmuştur. Araştırmada, veri toplama yöntemi olarak ise “görüşme yöntemi” seçilerek, Türkiye Bisiklet Federasyonu faaliyetlerine katılarak veya görev alarak deneyim kazanan, deneyimli katılımcıların görüşleri alınmıştır.

Araştırmada “veri toplama süreci” aşağıdaki Şekil 3.1’de gösterilmiştir.



Şekil 3.1: Araştırmada Kullanılan Nitel “veri toplama süreci”

3.2. Katılımcılar (Örneklem)

Katılımcı (Örneklem) grubu bu araştırmanın evrenini oluşturmaktadır. Araştırmanın katılımcı (örneklem) seçiminde, “amaçlı örnekleme” yöntemlerinden “ölçüt örnekleme” yöntemi kullanılmıştır. Araştırmada katılımcılar için ölçüt; “Türkiye’de aktif olarak bisiklet sporu/hakemliği/antrenörlüğü yapmak veya ulusal ve uluslararası bisiklet sporu ile ilgili kurum ve organizasyonlarda, en az 10 yıl görev almış spor yöneticisi olmak” şeklinde belirlenmiştir. Araştırmaya “Ulusal Bisiklete Binme Politikalarını oluşturan faktörlere” ait görüşleri alınmak üzere, toplam 6 katılımcı seçilmiştir.

Bu araştırmanın amacı “Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörler ile ilgili Türkiye’de aktif olarak bisiklet sporu/hakemliği/antrenörlüğü yapmış veya ulusal ve uluslararası bisiklet sporu ile ilgili kurum ve organizasyonlarda, görev almış spor yöneticilerinin görüşlerinin değerlendirilmesidir.

3.2.1. Katılımcıların Profilleri

Katılımcıların ölçüt bilgileri (Türkiye’de aktif olarak bisiklet sporu/hakemliği/antrenörlüğü yapmak veya ulusal ve uluslararası bisiklet sporu ile ilgili kurum ve organizasyonlarda, en az 10 yıl görev almış spor yöneticisi olmak), deneyimleri ve diğer kişisel katılımcı bilgileri Tablo 3.1’de yer almaktadır.

Tablo 3.1: Katılımcıların Profilleri: Ölçüt bilgileri, Deneyimleri ve Kişisel Bilgileri

KATILIMCI PROFİLİ							
KATILIMCI	YAŞ	CİNSİYET	MEZUNİYET	BİSİKLET SPORU KARIYERİ		BİSİKLET SPORUNDA ALINAN GÖREV VE ROLLER	
				Bisiklet Sporuna İlgili Çalıştığı Süre/Tecrübe	Şuan Mevcut Görevi	Görevi ve Uzmanlığı	İş Birliği Sağladığı Ulusal ve Uluslararası İlgili Kişiler ve Kurumlar
K1	83	Erkek	Stuttgart Üniversitesi – Mimarlık	Toplam 68 Yıl: 15 yıl Millî Bisiklet Sporculuğu; 53 Yıl Yöneticilik (4 yıl Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanlığı)	Bisiklet Sevenler Derneği Başkanı, Bisiklet Fed. Karabük Bisiklet İl Temsilcisi	1980-1984 Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanlığı ve Yöneticilik Sporcu, Bisiklet Danışmanı, Bisiklet Fed. Karabük Bisiklet İl Temsilcisi,	Ulusal ve Uluslararası Spor Federasyonları ve STK'lar, Merkezi ve Yerel Yönetimler.
K2	55	Erkek	Gazi Üniversitesi – İktisadi Bilimler Fakültesi – Bolu İdari Bilimler Yüksekokulu – (Lisans)	Toplam 38 Yıl; 17 Yıl Sporculuk (Türkiye Şampiyonlukları ve Millî Sporculuk), 4 Yıl Bisiklet Millî Takım Antrenörlüğü ve Federasyonda yöneticilik, Bisikletçiler Derneği Başkanlığı	Bisikletçiler Derneği Başkanı, Üniversite Uzman Bisiklet Öğretmeni, Bicycle Mayor İstanbul	Türkiye Bisiklet Federasyonu Millî Takım Antr., Kulüp Yönt. Usta Eğitici/ Bisiklet Eğt.: İTU, Acıbadem Okulları, Sporcu, Antrenör, Eğitmen, Bisiklet Danışmanı, Bicycle Mayor İstanbul Tem., Bisikletçiler Der. Bşk.	Ulusal ve Uluslararası Spor Fed. ve STK'lar, Merkezi ve Yerel Yönetimler, 2008-2019 Velocity Bisikletli Yaşam Dünya Zirvesi, Bicycle Mayor İstanbul (Hollanda Uluslararası Bisikletli Yaşam Alt Yapı ve Prj. Kuruluşu)
K3	43	Erkek	Gazi Üniversitesi – Beden Eğitimi ve Spor Lisans	Toplam 16 Yıl; Bisiklet Fed. Yön. Kur. Üyesi Hakemlik (16 Yıl)	Kocaeli Un. Beden Eğt. ve Spor Öğrt. Okutmanı, Türkiye Bisiklet Fed. Yönetim Kurulu Üyesi	Bisiklet Federasyonu Yönetim Kurulu Üyesi, Belediye Sportif Danışmanı Hakem, Eğitmen	Ulusal ve Uluslararası Spor Federasyonları, Bakanlıklar, Yerel Yönetimler, STK'lar.
K4	55	Erkek	Anadolu Üniversitesi Antropoloji Bölümü, Lisans	Toplam 41 Yıl: Sporcu (41 Yıl) Antrenör (26 Yıl)	Sporcu, Kocaeli Gençlik ve Spor İl Müd. Bisiklet Antr., Bisiklet Fed. Kocaeli İl Tem., İzmit Bld. Bisiklet Eğitmeni.	Bisiklet Fed. Kocaeli İl Temsilcisi, Bisiklet Federasyonu Antrenörü, İzmit Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü Bisiklet Trafik Eğitim Merkezi Eğitmeni, Sporcu,	Ulusal ve Uluslararası Spor Federasyonları, Yerel Yönetimler, STK'lar
K5	74	Erkek	İzmit Lisesi Lise Mezunu	Toplam 10 Yıl: 4 yılı Bisiklet Sporculuğu (1962 İtalya Milano/1963 Brüksel Dünya Yol Bisiklet Şampiyonaları Katılımı), 1963 Türkiye Bisiklet Yol Şampiyonu, Bisiklet Hakemi, Kocaeli Bölge Bisiklet İl Tem. (4 Yıl), Kocaeli Gzt Spor Yazarı (6 Yıl)	Emekli	Kocaeli Bölge Bisiklet Ajansı İl Temsilcisi,	Türkiye Bisiklet Federasyonu, Yerel Yönetimler.
K6	82	Erkek	Gazi Üniversitesi – Beden Eğitimi ve Spor Lisans	Toplam 64 Yıl: Bisiklet Federasyonu As Başkanlığı (1981-1984)	Emekli, Bolu Cimnastik Kulübü Başkanı	Bolu Öğrt. Lisesi, Bolu Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü (34 Yıl), Bisiklet Fed. As Başkanlığı (1981-1984),	Ulusal ve Uluslararası Spor Federasyonları, ve STK'lar, Bakanlıklar, Yerel Yönetimler.

3.3. Araştırmacının Rolü

Araştırmacı, en az 30 sene bisiklet sporunun içinde olmuş ve sporculuk, hakemlik ve yöneticilik gibi görevlerde bulunmuştur. Bisiklet ile ilgili alanda olup biten olayları yaşayan ve alanı yakından tanıyan araştırmacı ayrıca, araştırmaya dâhil olan katılımcılar ile yakın bir arkadaşlık ilişkisindedir. Araştırmacının bisiklet kültürünün içinde olmasının, araştırmaya hız ve pratiklik kazandıracağı düşünülmüştür. Araştırmacının çalışma konusu ile ilgili olarak yer aldığı bu “katılımcı” rolü,

araştırmacıyı nitel çalışma sürecinin doğal bir parçası haline getirmiş ve görüşme yönteminin verimli olarak uygulanmasını ve analiz edilmesini sağlamıştır.

Nitel araştırmacı bizzat alanda zaman harcayan, deneklerle doğrudan görüşen ve gerektiğinde deneklerin deneyimlerini yasayan, alanda kazandığı perspektifi ve deneyimleri toplanan verilerin analizinde kullanan kişidir. Veri kaynaklarına yakın olma, ilgili bireylerle konuşma, gözlemler yapma, ilgili dokümanları inceleme, araştırılan konuyu yakından tanıma ve anlama nitel araştırmada oldukça önemli bir yer tutar. Bu yönüyle nitel araştırmacı, araştırma sürecinin doğal bir parçası haline gelir ve zaman zaman bir veri toplama aracı işlevi görür (Yıldırım ve Simşek 2016: 85).

3.4. Veri Toplanması ve Formun Hazırlanması

3.4.1. Görüşme Formunun Hazırlanması

Görüşme formunun geliştirilmesi amacıyla, ilgili literatür taranarak ve uzman görüşlerine başvurularak, elde edilen veriler ışığında açık uçlu sorular, neden-nasıl soruları temel alınarak oluşturulmuştur. Nitel araştırmalarda akademik uzman olan danışman ile bir araya gelinerek, bu sorular üzerinde tartışılmış ve forma son şekli verilerek “Yarı yapılandırılmış görüşme formu” oluşturulmuştur.

3.4.2. Görüşme Süreci

Görüşmeler randevu alınarak, katılımcıların istediği mekânda, sessiz, dikkat dağıtmayacak sakin bir ortamda yüz yüze yapılmıştır. Görüşme öncesi teşekkür, tanışma ve tez amacı açıklanarak, görüşme süresi en az 1 saat 45 dakika, en fazla 2 saat 15 dakika sürede yapılacağı söylenmiştir. Görüşme sonunda elde edilecek verilerin, sadece bilimsel amaçlı ve etik kurallar ve kodlar dâhilinde yüksek lisans tez çalışmasında ve onunla ilgili bilimsel çalışmalarda (makale, sunum, tez kitapçığı vb. şeklinde) kullanılacağı açıklanmıştır. Görüşme için bilimsel etik kurallarına göre davranılacağı teyit edilmiştir, tez görüşme kayıt bilgileri açıklanarak, görüşme ve ses

kayıt cihazı ile ses kaydı için tutanak imzalatılmıştır. Daha sonra yapılan görüşmeler, katılımcıların gönüllü olarak tercih ettikleri, sessiz ve dikkat dağıtmayacak, ofis veya toplantı odalarında yapılmıştır.

3.5. Görüşmeler

Bu araştırmada yapılan görüşmeler, 6 katılımcı ile yüz yüze araştırmacı tarafından yapılmıştır. Görüşmeleri yapmak için katılımcıların bulunduğu illere gidilmiş ve en uygun ortamlarda yüz yüze görüşmeler yapılmış toplam altı katılımcının görüşme kayıtlarından, veriler elde edilmiştir. Görüşme yapılan katılımcılara önceden hazırlanmış olan katılımcı onam formu ve ses kayıt cihazı izin belgesi doldurtulmuştur.

Yüz yüze görüşme yapılan katılımcılardan öncesinde telefon ile randevu alınmış ve konu ile ilgili kısa bir bilgi verilmiştir. Yapılan görüşmeler ses kayıt cihazı ile kayıt altına alınmıştır. Uygulama süresince ses kayıt işlemleri araştırmacı tarafından yapılmıştır. Katılımcılara görüşmenin kendi izni ile gerçekleştiğini ve görüşmenin kayıt altına alınmasında ve bilimsel olarak kullanılmasında bir sakınca olmadığını, belirten bir izin kağıdı imzalatılmıştır. Görüşmeler ile elde edilen veriler ve ilgili bulgular Tablo 3.2’de verilmiştir.

Tablo 3.2: Katılımcıların Görüşme Kayıtlarının Düz Yazıya Çevrilmesi

Katılımcılar	Görüşme Kayıtları
K1	125 dk. Ses Kayıt – 23 Adet A4 Sayfa
K2	273 dk. Ses Kayıt – 33 Adet A4 Sayfa
K3	42 dk. Ses Kayıt – 9 Adet A4 Sayfa
K4	182 dk. Ses Kayıt – 13 Adet A4 Sayfa
K5	75 dk. Ses Kayıt – 13 Adet A4 Sayfa
K6	138 dk. Ses Kayıt – 14 Adet A4 Sayfa

3.6. Araştırma Verilerinin Analizi

Araştırmada, verilerin anlaşılır bir biçimde çözümlenmesi, neden sonuç ilişkilerinin irdelenerek birtakım sonuçlara ulaşılması ve bulguların yorumlanması için,

nitel analiz yöntemlerinden “*betimsel analiz*” yöntemi ile araştırmada, verilerin tanımlanması, birbirine benzeyen verilerin belirli kavramlar ve temalar çerçevesinde bir araya getirilmesi ve verilerin içinde saklı olabilecek gerçeklerin ortaya çıkarılması için “*içerik analizi*” yöntemi kullanılmıştır.

Ses kayıt cihazı kullanarak görüşme yoluyla elde edilen veriler, bilgisayarda düz yazı haline getirilmiştir. Katılımcıların cevapladıkları sorular, bir dosyada toplanmış ve daha sonra kodlama işlemine geçilmiştir.

Bu araştırmada verilerin kodlanması, araştırmacı ve nitel çalışma konusunda deneyimli uzman tez danışmanı tarafından yapılmıştır. Oluşturulan temalar önce birbirinden bağımsız olarak değerlendirilmiş, daha sonra yapılan çalışma sonucu, ortak bir kodlama oluşturulmuştur.

3.7. Geçerlik ve Güvenirlik

Genel anlamda geçerlik, araştırma sonucunun doğruluğunu konu edinir. Güvenirlik ise araştırma sonuçlarının tekrar edilebilirliği ile ilgilidir. Araştırmada, iç geçerlikte “inandırıcılık” için, uzun süreli etkileşim ve uzman incelemesi yapılmıştır. Dış geçerlilikte ise “aktarılabirlik” için amaçlı örneklem/ölçüt örneklem ve ayrıntılı betimleme yöntemi kullanılmıştır. Ayrıca araştırmanın iç güvenirliğini sağlamada, “tutarlılık incelemesi” ve dış güvenirlikte ise “teyit incelemesi” yapılmıştır.

3.7.1. Geçerlik

Araştırmada geçerlik çalışması aşağıdaki hususlar dikkate alınarak yapılmıştır.

- a. Bulguların kendi içerisinde tutarlı ve anlamlı olmasına dikkat edilmiştir.
- b. Elde edilen bulguların anlamlı bir bütün olması sağlanmıştır.

c. Araştırmada elde edilen bulgular, araştırmacı tarafından hem ses kayıt cihazına kaydedilmiş, hem de kısa notlar yoluyla denetlenmiştir. Böylece bulguların anlamlı bir bütün oluşturulması sağlanmaya çalışılmıştır.

3.7.2. Güvenirlik

Araştırmada guvenirlik çalışması aşağıdaki hususlar dikkate alınarak yapılmıştır.

- a. Araştırmacı, araştırmanın yontemlerini ve aşamalarını açık bir biçimde tanımlamıştır.
- b. Veri toplama, işleme, analiz etme, yorumlama ve sonuçlara ulaşma konularında neler yapıldığı açık bir biçimde aktarılmıştır.
- c. Araştırmacının izlediği yontemler ve süreçler konusunda, kayıtların (katılımcı seçimi, görüşme notları gibi) kapsamı açık ve ayrıntılı bir biçimde tanımlanmıştır.
- d. Araştırmada farklı görüşler ve alternatif açıklamalar dikkate alınmıştır.
- e. Araştırmanın ham verileri başkaları tarafından incelenebilecek biçimde saklanacaktır.
- f. Araştırma soruları açık bir biçimde ifade edilmiştir.
- g. Araştırmacının araştırma sürecindeki kendi konumu açık bir biçimde tanımlamıştır.
- h. Veriler araştırma sorularının gerektirdiği biçimde ayrıntılı ve amaca uygun bir biçimde toplanılmıştır.

IV. BÖLÜM

4. BULGULAR VE TARTIŞMA

Bulgular, katılımcıların “bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikaları” ile ilgili görüşleri alt problemler altında sunulacak ve tartışılacaktır. Bu alt problemler;

- a. Katılımcıların, bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine ilişkin tanımları,
 - b. Katılımcıların “bisikletin doğası” ile ilgili metaforik (mecazi) tanımları,
 - c. Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarına ilişkin görüşleri,
- şeklinde başlıklar altında verilecektir.

4.1. 1. Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Tartışma

a) *Katılımcıların, bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine ilişkin bulgular ve tartışma*

Araştırmanın bulgularında; katılımcıların, 1. Alt problem olan; “bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine” ilişkin ifadelerinde; a) çocukluk, b) gençlik ve c) yetişkinlik dönemlerine ait kodlar ve temalar ortaya çıkarılmıştır. Bunlar; a) Çocukluk Dönemi: bisiklet kullanmak (bisiklet ile ilk tanışma, bisiklet kullanmadan zevk almak, rekreatif amaçlı); b) Gençlik Dönemi: yarışmak, kulüp kurmak ve yönetmek (spor yarışmalarına katılmak, kulüp başkanlığı, milli takımda yarışmak, bisiklet ile ilgili organizasyonlar yapmak, hakemlik yapmak, antrenörlük yapmak); c) Yetişkinlik Dönemi: spor ve uluslararası organizasyon yönetimi (Federasyon Başkanlığı ve federasyonda görev alma, sivil toplum hareketleri, proje yönetimi: Park yerleri, veledrom, bisiklet yolu, projeler vb.). şeklinde kod ve temalar olarak ortaya çıkmıştır.

Katılımcıların bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine ilişkin tanımlarının analizinde elde edilen kodlar, ana ve alt temalar ve katılımcıların ilgili ifadeleri aşağıdaki Tablo 4.1.'de verilmiştir.

Tablo 4.1: Katılımcıların bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine ilişkin kodlama tablosu

ÇOCUKLUK DÖNEMİ (Bisiklet ile Tanışma)		
İFADELER	KODLAR	Ana ve Alt TEMALAR
Daha evvel de biniyordum ama kendi bisikletim 48 yılında oldu. İşte malum okul sürecinde ilkokulu bitiren her çocuk gibi evden bana da bisiklet almışlardı. (K1). Bisiklete 3,5 yaşında üç tekerlekli ile tanışarak başlamışım. 7 Yaşında iki tekere geçtim. Sonra 1976 bisiklet sporuna başladım (K2). Bisiklet ile tabi çocukluğumda tanıştım, hiç unutmadığım anılarım üç tekerlekli bisiklet ile uzun maceralarım vardı. Sonrasında babam bana beş vitesli bisiklet almıştı 1987 yılında. Kendimi çok ayrıcalıklı hissediyordum. Ufak tefektim ayağım bile pedala pek yaklaşamıyordu, fakat beş vitesli bir bisikletim vardı. O baya kendimi özel hissettiriyordu diğerlerine karşı (K3). Bisiklet kiralama yerlerinden Bayramlarda veya Özel Günlerde kiralarak tanıştık. Birde mahallemizde Almaya da yaşamış bisikleti olan bir arkadaşımız vardı, onun bisikletine sırayla biniyorduk. Sonrasında Bursa'ya otobüs ile geziye giderken Yalova çıkısında otobüsü durdurdular, dediler Bisiklet yarışı var, bekleyeceksiniz. İlk hayatımda bisikletçileri orada gördüm. Otobüsten indik ve bisikletçileri gördük. Yalova'ya iniyorlardı o virajlı yollardan. Çok hoşuma gitmişti. O zamanlar 9-10 yaşlarındaydım (K4). Ortaokulda tatillerde, yedek parçacıda çalışıyordum. Bisikleti çok ta seviyordum. Tabi babamız bize bisiklet alacak durumda olmadığı için, kendi paramla bir bisiklet almıştım. O da tabi bir demir perde ülkesi bisikleti çok ağır bir bisikletti (K5).	Benim Bisikletim a) Bisiklet kullanımından zevk alma b) Rekreatif bisiklet kullanımı c) Bisiklet ile oyun, yarış	(Bisiklet ile Tanışma) *Bisiklet ile ilk tanışma *Bisiklet kullanmadan zevk almak *Rekreatif bisiklet kullanmak (oyun ve yarış amaçlı)

Tablo 4.1 (devamı): Katılımcıların bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine ilişkin kodlama tablosu

GENÇLİK DÖNEMİ (Yarışmak, Kulüp Kurmak ve Yönetmek)		
<p>Lisede spor yapmak istiyorum o yaşlarda işte denemeler yaptım, atletizm denedim, basketbol denedim, keyif vermedi. Benim bir bisikletim vardı, 1948 senesinde ilkokuldan ortaokula geçtiğim sene almışlardı, güzel bir bisikletti. Okula da bisiklet ile gidiyordum. Sonra o bisikleti sattım bir çocuğa. Bisiklet aradım, bisiklet yok, tabi ben sportif bisiklet arıyorum. La France diye hiç unutmam bir bisiklet buldum. Kurs gidon, ince lastik ama açma lastik, mayo değil. Babamı da kandırdım biraz pahalı idi ama gittim o bisikleti aldım. Ankara'da büyük yarışlar olurdu o zaman kalabalık. Sonra sınıf arkadaşım 'Kardeşim' dedi 'Senin yarış bisikletin var, niye yarışa girmiyorsun' dedi. Yok dedim ben basketbol oynuyorum. 'Ver bisikletini ben yarışa gireceğim' dedi. O da uyduruk bisikletti bana verdi. Pazar günü gitti yarışa bende gittim bittiği yere dikildim. Gitti geldi aa 6. Filan oldu teşvik yarışı. Sonra ertesi hafta ben de girdim yarışa. Eski meclisin önünde başlıyordu, 6. olmuşum bende. Sevmedim 6.'lığı. Bir şey demedim, eve gittim. Bu iş benim işim değil dedim. Bize o zaman Ulus Gazetesi gelirdi eve sabahları. Sabah kalktım şöyle gazete sayfalarına baktım, şöyle bir yazı dün yapılan teşvik yarışlarında 1., 2., 3., 4., 5., 6. isim yazıyor. Yaş 16, tabi kestim hemen onu. O bir havaya soktu beni, kulüp aramadık, mahallede kendimiz bir kulüp kurdük arkadaşlarla, 1952 yılında ilk defa lisanslı olarak bisiklet sporuna başlamış oldum. 1955 Türkiye Şampiyonu oldum. 1957 yılının Şubat'ında Almanya'ya. Stuttgart Teknik Üniversitesinde Mimarlık Fakültesinde gittim. Spora devam ettim. Stuttgart Spor Kulübü'nde yarıştım 5 sene. Almanya'da iken 3 kere Milli oldum. Yani Almanya'dan Milli Takım'a iştirak ederek. Almanya'da da yarıştım. Tabi Almanya'da yarıştım derken, öğrenci idim biraz vaktim kısıtlıydı. Ama yine güzel yarışlar koştum. Güney Almanya Şampiyonası vardı Eyalet, onda 12. oldum. Böyle, 67. senem şimdi (K1). Dayım İlkokulu bitirdiğim Pinokyo'ya geçtim. Sokağımızda 41 bisiklet vardı. Trafikçilik oynuyorduk ben plaka takıyordum onlara. Kendi aramızda yarış yaptığımızda 10 vitesli Amerikan yarış bisikletlerini Pinokyo ile geçiyordum. İşte Karadeniz Ereğli'de Erdemiz Sporun yöneticisi karşı komşumuz bisiklet takımına alalım seni dedi. Bir süre çalışmalarına katıldım. Ama daha sonra babam izin vermedi. Sonra futbol okuluna gidiyordum sahaya gelip beni tekrar bisiklet takımına almak istediklerini söylediler. Ama babam izin vermiyor dedim. Sonra annem devreye girip lisansına en sonunda imza attırma'yı başardım. Lisansım çıktı ilk yarışta 7. oldum. 1981'de Genç Milli ve aynı yıl genç olmama rağmen A Milli Cumhurbaşkanlığı Turunda da Kürsü. O yıl Büyüklerle karma birkaç Uluslar Arası yarışta da kürsüye çıktım. Gençken A Milliliği birkaç kez tattım. Sonrasında yılın sporcusu seçildim o yıl (K2). İşte üniversiteyi bitirdik, 2001 yılında Kocaeli Gençlik Spor İl Müdürlüğünde çalışmaya başladım. O dönemde işte 2003 yılında Kocaeli'nde Bisiklet Hakemliği Kursu açıldı. Ben de bu kursa Kocaeli İl Spor Müdürlüğü tarafında Kurs Yöneticisi olarak görevlendirildim. Gitmişken de ben de kursa kayıt oldum ve hakem olarak başladım (K3). Ben bisiklet istedim babam izin vermedi. Babam vefat ettikten sonra bisiklet sahibi olabildim. Çalışıyordum, kazandığının bir kısmını eve veriyordum bir kısmını da biriktirip bisiklet aldım. O bisikletti aldım ama sadece hafta sonları binebiliyordum. Sabah okula öğlenden sonra işe gidiyordum. Kocaeli Bölgesinin Bisiklet Sporcuları ile tanıştım (K4). Sonra 1962 yılında İzmit'te bir Spor ve Hediyelik Eşya Mağazasının tertiplelediği bisiklet yarışına katıldım. Üç kilometrelik bir yol yarışı idi, birinci oldum ilk kupam oradandır. Sonra Bölge İl Temsilciliği bana bir yarış bisiklet verdi. O yarış bisikleti ile Kocaeli bölgesinde yapılan ilk yarışta 3. oldum. Ondan sonraki tüm Kocaeli yarışlarında aralıksız hep birinci</p>	<p>1. Kulüp kurmak ve yönetmek</p> <p>a) Yarışmalara katılmak</p> <p>b) Milli takımda yarışmak</p> <p>c) Bisiklet ile ilgili organizasyonlar yapmak.</p>	<p>Yarışmak, Kulüp Kurmak ve Yönetmek</p> <p>*Kulüp Başkanlığı</p> <p>*Spor yarışmalarına katılmak,</p> <p>*Milli takımda yarışmak</p> <p>*Bisiklet ile ilgili organizasyonlar yapmak</p> <p>*Hakemlik, Antrenörlük yapmak,</p>

oldum. Bölgeler arası bisiklet yarışlarında da o günlerin favori ismi Rıfat Çalışkanın ardından 2. oluyordum. Aynı yıl 1962 de Bursa'da yapılan Türkiye Şampiyonasında da lastiğim patlamasına rağmen, 10. oldum. Fakat Federasyonun gözlemleri pozitif olmuş ki beni milli takım kampına çağırdılar. Bursa'da yapılan kamp ardından 6 kişilik Milli Takıma 5. olarak girdim Aynı yıl içinde 4 aylık bisikletçi iken Milli Takıma seçildim. 1962'de aynı yıl İtalya'da yapılan Dünya Şampiyonasına katıldım. İkinci yıl zaten Türkiye Şampiyonu oldum 1963 de. Balıkesir-Bandırma arasında 150 Km. idi. Yine Milli Takıma seçildim fakat bu sefer Dünya Şampiyonasına Belçika'ya gittik. Brüksel'e (K5). Türkiye'nin evet. Orada ki en büyük etkinliğim şu oldu; Cumhurbaşkanlığı Turu başlarken, iki kez Marmara Turu olarak denendi, o zaman yalnız İranlılar ile Suriyeliler gelirdi Türkiye ye bir de Lübnanlılar gelirdi. Tabii bu benim ilk Cumhurbaşkanlığı Turundaki hem bir de yarış direktörlüğü yaptım. Yani ilk Turda görev almış olduk. Almanca konuşan ülkeler. İsviçre, Avusturya, Almanya, Belçika, Hollanda. Tabii bu 2 sene üst üste ben bunları Türkiye'ye getirdim ve çok güzel dostluklar oldu. Ben bu dostluklardan sonra çok faydalandım Avrupa'da. Hollanda federasyonu ile Belçika federasyonu ile Almanya federasyonu zaten iç içe olduk. Yani bu benim bisiklet kariyerimde uluslar arası olarak çok faydası dokundu bana (K1) 43 Yıldır bisikletin içerisindeyim yaklaşık olarak ve 43 yıllık bisiklet yaşamımda kah sporcu oldum, kah Milli sporcu, bir baktık antrenör olmuşum, Milli Takım antrenörü olmuşum. Ama 92'de kırılma noktasıydı, Sivil Toplum Hareketinin büyük bir eksiklik olduğunu fark edip Sivil Toplum Hareketinde çalışmaya başladım. O konuda da Bisiklet Sevenler Derneğinin Karadeniz Ereğli'de kurulmasını sağladım. Bisiklet Sevenler Derneğinin Kurucusu bendim ama ikinci başkanlık yaptım. Çünkü orada yaşım çok gençti ve bürokrasi ile ilgili kapıları açacak daha yetkin birinin başkan olması bizim güçlü olmasını sağlayacaktı. Örnek çalışmalar yaptık Türkiye'ye rol model olacak çalışmalar. Bisiklete binilmesi zor olan Karadeniz Ereğli gibi coğrafi olarak düz olmayan yerde bisiklet kültürünü olabildiğince o tarihte çok iyi seviyelere getirdik. Bisiklet kültürü ile ilgili, alt yapı ile ilgili örnek çalışmalar yaptık. Veledrom inşa ettirdik. Eğitim amaçlı. Eğitim amaçlı ilk velodromu oraya yaptırдық. Bisiklet yolları yaptırдық. Park yerleri yaptırдық. Farkındalık kampanyalarını öyle çok yaptık ki Çilek festivalinde Çilek şekline bürünmüş dev uçan balonlar bağladık gidonlara.. Çilek Festivalininin hatırdaki kalan en şık etkinliklerinden birini yaptık. Uluslararası gençlik kampları yapıp bisiklet yolları çizdirdik. Dört yıl üst üste Atatürk Kupası bisiklet yarışı yaptık.

Tablo 4.1 (devamı): Katılımcıların bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine ilişkin kodlama tablosu

YETİŞKİNLİK DÖNEMİ (Spor ve Uluslararası Bisiklet Organizasyon Yönetimi)		
<p>Almanyada, bu sürede işte o zaman ki federasyon Talat Tunçalp başkanlığında olan federasyonun Avrupa temsilciliğini üstlendim. Federasyonun yurt dışı temsilcisi adı altında. Orada ki en büyük etkinliğim şu oldu; Cumhurbaşkanlığı Turu başlarken, iki kez Marmara Turu olarak denendi, o zaman yalnız İranlılar ile Suriyeliler gelirdi Türkiye ye bir de Lübnanlılar gelirdi. Tabii bu ilk Cumhurbaşkanlığı Turundaki benim ilk görevimdi hem bir de yarış direktörlüğü yaptım. Yani ilk Turda görev almış olduk. Almanca konuşan ülkeler. İsviçre, Avusturya, Almanya, Belçika, Hollanda. Tabii bu 2 sene üst üste ben bunları Türkiye'ye getirdim ve çok güzel dostluklar oldu. Ben bu dostluklardan sonra çok faydalandım Avrupa'da. Hollanda federasyonu ile Belçika federasyonu ile Almanya federasyonu zaten iç içe olduk. Yani bu benim bisiklet kariyerimde uluslar arası olarak çok faydası dokundu bana (K1). 43 Yıldır bisikletin içerisindeyim yaklaşık olarak ve 43 yıllık bisiklet yaşamımda kah sporcu oldum, kah Milli sporcu, bir baktık antrenör olmuşum, Milli Takım antrenörü olmuşum. Ama 1992'de kırılma noktasıydı, Sivil Toplum Hareketinin büyük bir eksiklik olduğunu fark edip Sivil Toplum Hareketinde çalışmaya başladım. O konuda da Bisiklet Sevenler Derneğinin Karadeniz Ereğli'de kurulmasını sağladım. Bisiklet Sevenler Derneğinin Kurucusu bendim ama ikinci başkanlık yaptım. Çünkü orada yaşım çok gençti ve bürokrasi ile ilgili kapıları açacak daha yetkin birinin başkan olması bizim güçlü olmamızı sağlayacaktı. Örnek çalışmalar yaptık Türkiye'ye rol model olacak çalışmalar. Bisiklete binilmesi zor olan Karadeniz Ereğli gibi coğrafi olarak düz olmayan yerde bisiklet kültürünü olabildiğince o tarihte çok iyi seviyelere getirdik. Bisiklet kültürü ile ilgili, alt yapı ile ilgili örnek çalışmalar yaptık. Veledrom inşa ettirdik. Eğitim amaçlı. Eğitim amaçlı ilk velodromu oraya yaptırıldı. Bisiklet yolları yaptırıldı. Park yerleri yaptırıldı. Farkındalık kampanyalarını öyle çok yaptık ki Çilek festivalinde Çilek şekline bürünmüş dev uçan balonlar bağladık gidonlara.. Çilek Festivalininin hatırdaki kalan en şık etkinliklerinden birini yaptık. Uluslararası gençlik kampları yapıp bisiklet yolları çizdirdik. Dört yıl üst üste Atatürk Kupası bisiklet yarışı yaptık (K2). Körfez Olimpiyat Gençlik Merkezi Müdürlüğüm 2004-2005 döneminde bisiklete baya bir pozitif ayrımcılık yaptık. Bir bisiklet yarışı yaptığın zaman bakıyorsun doluyor yani, bir de ödül koyduğun zaman insanlar geliyor. Sonrasında İl Hakemi oldum, sonrasında Uulusal ve Milli Hakem. Üniversitede de Bisiklet Dersi işte zaman zaman o derslere girdim. Çünkü bizden bu seçmeli bisiklet dersini alanlar aynı zamanda o aldığı ders ile beraber Gençlik ve Spor Bakanlığına başvurduğu zaman direk birinci derece antrenörlük belgesi alıyorlar. O işi başlattık. Kocaeli şanslı bir il bu konuda çünkü Spor Kulübü var. Yıllarca milli takıma sürekli sporcu yetiştirmiş güçlü bir kulüp. Ondandır dolayı bu bölgede çok sporcu vardı ve bir sürü milli sporcu da Kocaeli Üniversitesini tercih ediyorlardı. İşte böyle böyle bisikletle her zaman için bir irtibatım oldu yani. 2011 Yılında da İzmit Belediye Başkanımız ile bir etkinlik de denk geldik. Daha sonra Bisiklet Federasyon Başkanımızla beraber Üniversitemizde bir konferans düzenledik. Orada da ben koordinatördüm. Belediye Başkanımızda gel beraber çalışalım benimde bisiklet ile ilgili projelerim var dedi (K3). Aktif olarak spora devam ederken 1993 yılında Eskişehir'de açılan 1. Kademe Antrenörlük Eğitimini de aldım. 1998 Yılında aktif olarak spora devam ederken Kocaeli Bölgesinde fahri olarak Bisiklet Antrenörlüğüne başladım. Aynı yılın Eylül ayında Gençlik ve Spor Bakanlığı Bisiklet Antrenörlüğü Kadrosuna geçtim ve 1998 den bu güne hem antrenör hem de sporcu olarak devam ediyorum. 2003 Yılında Kocaeli Bisiklet Doğa Sporları Kulübünü kurduk, 8 arkadaş birlikte. Bu kulübün</p>	<p>a) Bisiklet Federasyon Yönetimine katılmak</p> <p>b)Uluslararası Organizasyonlara katılmak ve yapmak</p> <p>c) Yarış Direktörlüğü</p> <p>d) Sivil Toplum Hareketleri</p> <p>e) Federasyon Başkanlığı</p> <p>f) Proje yönetimi (Park yerleri, veledrom, bisiklet yolu, projeler v.)</p>	<p>*Federasyon Başkanlığı</p> <p>*Sivil Toplum Hareketleri</p> <p>*Proje Yönetimi (Park yerleri, veledrom, bisiklet yolu, projeler v.)</p>

Kurucu Başkanlığı ve 4 yıl süre ile de yöneticiliğini Kulüp Başkanlığı yaptım. Bisikletin okullarda en azından seçmeli ders olabilmesi için Milli Eğitim Bakanlığı ile Bisiklet Federasyonu arasında 2011 yılında Protokol yapıldı.. Bisiklet Federasyonundan üç antrenör arkadaş, Milli Eğitim Bakanlığı Orta Öğretim Genel Müdürlüğü Eğitim Teknikleri bölümünden yedi sekiz arkadaş ile beraber kitap hazırladık. Bunun yanında sokaktaki vatandaşında Bisikleti öğrenebilmesi, Bisikletin yaygınlaştırılması için Orta Eğitim Genel Müdürlüğü Halk dilinde Halk Eğitim Merkezleri için aynı modülün biraz daha küçüğünü yaptık. Halk Eğitim Merkezlerimde de orta yaş ve üstü için teknik anlamda Trafikte Güvenli Bisiklet Sürme Eğitimi veriliyor. 2012 yılından bu yana da Bisiklet Federasyonu Kocaeli İl Temsilcisi olarak da görev yapıyorum. 2015 Yılından bu yana yaklaşık orta yaş üstü 2000 kişiye bisiklete binmeyi öğrettim. Bunların %95 i bayan ve bunların yaklaşık %60 ı da öğretmen ve bisiklete binmeyi bilmiyorlar (K4). Atatürk'ün 100. Doğum yılı için düzenlenen bir yarışa biz de çağırıldık. Eski bisikletçi olarak, görev verdiler. Bölgeye, başvurumuzu yaptık, İl Temsilcisi olduk. Ondan sonra Konya'da Gençler Şampiyonu yaptık Kocaeli Bölgesini. Bu çok güzel bir örnekti. Ve o şekilde Türkiye Şampiyonu oldu gençlerimiz. Okullar arası bisiklet yarışları düzenledik, sonra sayın yardımı ile de bazı yarışlar yaptık (K5). Bütçemde bisiklet ile ilgili 5 kuruş para olmadığını biliyorum. Harcama yapamayacağımı da biliyorum. Buna rağmen bir şeyler yaparız dedim. Ama bana antrenör konusunda garanti verin, ben bir kişi, iki kişi, üç kişi ile bu sporu yaptırمام. Önce ben buraya 30 tane Bisikleti getireceğim dedim. O bisikletler geldi. Parasının büyük bir kısmını Bolu Spor Kulübü ödedi. Bolu Spor Kulübü kapalı tribünlerinin altında soyunma odaları vardır, oraya Bisiklet Odası yaptılar. Tamir Odası yaptılar. Soyunma Odası yaptılar. Oraya da Bolu Sporun himayeleri ile bu duruma getirilmiştir diye bir levha koyduk. 30 Bisiklet Türk Bisiklet Tarihinde görülmemiş bir şey diyorlardı. Bisiklete bu şekilde başladık. Bisiklete başlattığımız çocuklar işte. Muharrem var, İsmail İltir var, İbrahim Pekcan var, İbrahim Pekcan Gençlerde Balkan ikincisi oldu(K6).

Katılımcıların, görüşmeler sonucunda elde edilen “bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine” ilişkin ifadelerinde; çocukluk, gençlik ve yetişkinlik dönemlerine ait Tablo 4.1’de sunulan ana temaların, alt temaları başlık olarak aşağıdaki Şekil 4.1’de sunulmuştur.

Çocukluk Dönemi Bisiklet ile Tanışma	Gençlik Dönemi Yarışmak, Kulüp Kurmak ve Yönetmek	Yetişkinlik Dönemi Spor ve Uluslararası Organizasyon Yönetimi
<ul style="list-style-type: none"> *Bisiklet ile ilk tanışma *Bisiklet kullanmadan zevk almak *Rekreatif bisiklet kullanmak (oyun ve yarış amaçlı) 	<ul style="list-style-type: none"> *Spor yarışmalarına katılmak, *Kulüp Başkanlığı, *Milli takımda yarışmak *Bisiklet ile ilgili organizasyonlar yapmak *Hakemlik yapmak, *Antrenörlük yapmak, 	<ul style="list-style-type: none"> *Federasyon Başkanlığı ve Federasyonda Görev Alma *Sivil Toplum Hareketleri *Proje Yönetimi (Park yerleri, veledrom, bisiklet yolu, projeler v.)

Şekil 4.1: Katılımcıların bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine ilişkin ana ve alt temalar

a) Çocukluk Dönemi (Bisiklet ile Tanışma): Bisiklet ile ilk tanışma, bisiklet kullanmadan zevk almak, rekreatif (oyun ve yarış amaçlı) bisiklet kullanmak şekline ifade edilmiştir. Katılımcıların bisikletle tanışma süreçlerine ilişkin ifadelerinden, ortaya çıkan temalarda, bisikletin çocukluk döneminde hayatlarına girdiği, tutku, tutum, alışkanlık, sağlıklı ve hareketli yaşam için bir başlangıç olduğu görülmektedir.

Özellikle çocukların eğlence amaçlı olarak kullanacağı, bir araç olarak görülen bisikleti, çocukluktan kullanmaya başlayan bireylerin, yaşlılıklarında dahi buna devam ettikleri tespit edilmiştir (Funda, Çelik ve Aytaç 2015: 3, 7). Gelişmiş ülkelerde, yaşlılıkta bile çok yoğun kullanılan bisiklet için, çocukların erken yaşlardan itibaren bisiklet ile tanıştırmalarını sağlayacak uygulamalar yapıldığı görülmektedir. Bu uygulamalar, çocuğun yaşantısına okul, oyun ve park gibi rekreatif ortamlarda, daha sonra ise, ulaşım ve sağlık gibi amaçlar için kullanmaya teşvik etmektedirler.

Bu kapsamda örnek bir uygulama olan Polonya Aktif Hareketlilik Birliği (Polish Union of Active Mobility PUMA) girişimi ile başlatılan anaokulları için eğlenceli/eğitsel “Benim İlk İki Tekerim” (My First Two Wheels) projesi, yapılmıştır (Möller ve Sandra 2014: 43). Bu proje; “Benim İlk İki Tekerim” Ocak-Şubat 2013’te anaokulları için gerçekleştirilen eğlenceli/eğitsel bir bisiklet tanıtım kampanyasıdır. Bu projede küçük çocuklara basit “koşu bisikletlerine” (pedalsız bisiklet) binme fırsatı sağlanarak bisiklet sürmenin keyfi/sevinci yaşatılmak için tasarlanmıştır. Böylece, zaten bisiklete binme konusunda pozitif bir deneyime sahip bu çocuklar, klasik pedallı bisikletle tanışmaya ve kullanmaya başlamaya daha iyi hazırlanmaktadır. Ayrıca kampanyanın değerlendirilmesinden sonra, bir aile etkinliği olarak 1-4 yaş aralığı grubunda bu iki tekerleğin en genç sevenleri için özel olarak hazırlanmış pistlerde eğlenceli "TUPU - TAP MP2K CUP" Kupası Bisiklet Şampiyonaları geliştirilmiştir. Bu kupaların sloganı ‘İleri düzeyde veya yeni olmanız farketmez, dugular önemlidir ve en önemlisi herkes kazanır.’ şeklinde ifade edilmiştir (<http://www.abcmultimodal.eu/training.html>, 4 Ağustos 2018’de erişildi).

Buna ek olarak, Almanya'daki bisikletçiler için ana STK olan Alman Bisiklet Birliği Rostock tarafından hazırlanan “Bisikletim, Şehrim ve Ben” hikâye kitabı örnek

verilebilir (Möller ve Sandra 2014: 43). “Bisikletim, Şehrim ve Ben” kitabı, bisiklet tarihinin yanı sıra bisikletin teknik detayları ve avantajları hakkında metinler ve resimler içermektedir. İki çocuğun rehberliğindeki sunum, güvenli bir şekilde nasıl bisiklete binileceğine dair fikirleri ile sonlandırılmıştır. Ebeveyn ve eğitimcilere yönelik hazırlanan ilk videoda kitabın içerik bilgileri verilirken, genç bisikletçiler için hazırlanan ikinci videoda, kitabın iki çocuk karakteri şehirde güvenli olarak bisiklete binmeye yönelik en önemli kuralları uygulamalı olarak, şehir trafiğinde göstermektedirler (<http://www.abcmultimodal.eu/training.html>, 4 Ağustos 2018’de erişildi).

İlkokul 4. sınıf öğrencileri için İsveç Svensk Cykling¹² tarafından 2010 yılında, gerçekleştirilen “Bisiklet Kahramanları” kampanyası gençleri bisiklete motive amaçlı bir başka örnek olarak değerlendirilmektedir. “Bisiklet Kahramanları” kampanyası İsveç Svensk Cykling tarafından genç öğrencileri bisiklete binmeye motive etmek için yeni bir yaklaşımı test etmek için başlatıldı. Kampanya 8 şehirde (Sundsvall, Gothenburg, Malmö, Stockholm, Vällingby, Matfors, Hammarkullen, Svedala) test edilmiştir. Daha sonra bu proje olup 2011’de, “Okula Bisikletle Git” projesi kapsamında devam ettirilmiştir. Bu kampanyanın ana amacı, okula bisiklet giden çocukların katılımını arttırmak. Böylece çocuklar bisiklete sürme becerilerini nasıl geliştirebileceklerini öğrenme şansı bulurlarken ayrıca trafik davranış kurallarını da öğrenirler. Katılımcı çocuklar 4. Sınıf öğrencileri olup yaklaşık 10 yaşlarındadırlar. Süper kahraman teması çocukların eğlenceyi deneyimleyebilecekleri tarzda tasarlanmıştır ki, her çocuk kendi süper güçlerini kullanarak daha güvenli bir şekilde okuluna ulaşabilir ve Dünyayı kurtarabilirler. Diğer bir amaç ise, okullarda bisikletle gitmeyi desteklemektir. Öğretmenler, ebeveynler ile beraber politikacılar, genel olarak ve sağlıklı bir yaşam tarzının bir parçası olarak bisiklete binmenin avantajları hakkında bilgilendirilirler. İki hafta süren bu uygulama, çocuklara bisikletin sağlık ve çevre üzerindeki olumlu etkileriyle tanıştıma fırsatı verir. Kask takmak gibi davranış kuralları ve trafik yönetmelikleri eğitimin ayrılmaz bir parçasıdır. Öğretmenler Svensk Cykling

¹² Svensk Cykling, İsveç’te bisiklete binmeyi artırmak ve bisikletle ilgili koşulları daha geniş bir perspektiften geliştirmek amacıyla lobicilik ve halkla ilişkiler çalışmaları yürüten, İsveç’in tüm bisiklet organizasyonlarını aynı çatı altında toplamak amacıyla oluşturulmuş şemsiye bir organizasyondur (<http://svenskykling.se/om-oss/>, 10 Ağustos 2018’de erişildi).

ve Polis katılımı ile desteklenmektedir. Programı başarıyla tamamladıktan sonra çocuklar motive olur ve okula kendi başlarına bisikletle gidebilirler. Projenin sürdürülebilir olması için 2011'den bu yana okulların birbirleriyle rekabet ettiği ulusal bir yarışma tarzında organize edilmektedir. Kazanan okullara toplamda 5.000 €'ya kadar ödül verilmektedir.

Buna benzer eğitim uygulamaları “bisiklet eğitim merkezi” adıyla, ülkemizde “İzmit ve İstanbul” şehirlerinde belediyelerde veya bazı özel okullarda uygulanmaktadır. Türkiye gibi nüfusu ve yüzölçümü büyük olan bir ülke için, bu sayının yeterli olmadığını söyleyebiliriz.

b) Gençlik Dönemi (yarışmak, kulüp kurmak ve yönetmek): Kulüp Başkanlığı, Spor yarışmalarına katılmak, Milli takımda yarışmak, Bisiklet ile ilgili organizasyonlar yapmak, Hakemlik yapmak, Antrenörlük yapmak, süreçlerine ilişkin ifadelerinden, ortaya çıkan temalarda; çocukluk dönemlerinde bisiklet ile tanışan katılımcıların ilkokuldan üniversiteye, gençlik dönemlerinde bisiklete bindikleri, aktif sporcu olarak ulusal ve uluslararası yarışmalarda önemli başarılar elde ettikleri, bisiklet ile ilgili organizasyonlarında görev aldıkları görülmektedir.

Güvenli Bisikletin tasarımcısı John Kemp Starley, bisiklete binmenin yararlarının ve verebileceği hazzın farkında olarak “bisiklete binme, çok hoş bir kayma hareketi ve eylemidir, o kadar sesiz ve kolaydır ki, onun verdiği mutluluk için bisiklet süren binlerce kişi bulunabilir” demiştir. Starley, her yaştan ve yetiden insanın bisiklete binebileceğini söylerken, bisiklete binerek başka hiçbir egzersizde bulamayacağınız en sağlıklı ve keyifli rekreasyon etkinliği elde edilebileceğini ifade etmiştir (The bicycle-London Borough of Culture 2019 <https://wfculture19.co.uk/>, 26 Haziran 2019'da erişildi).

c) Yetişkinlik Döneminde (Spor ve Uluslararası Organizasyon Yönetimi): Federasyon Başkanlığı, Sivil Toplum Hareketleri, Proje Yönetimi: park yerleri, veledrom, bisiklet yolu, projeler gibi spor, stk, ulusal veya uluslararası organizasyonların yanısıra, milli takım antrenörlüğü, bisiklet eğitmenliği, spor kulübü

yöneticiliği, bisiklet hakemliği, Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanlığı ve bisikletin yaygınlaştırılması için Sivil Toplum Örgütleri kurarak yöneticiliği yapmaya devam ettikleri ve aynı etkinliklere global düzeyde iştirak ederek, uluslararası projelerde görevler alarak çalışmalarına devam ettikleri görülmektedir.

Avrupa’da aktif olan Ulusal bisiklete binme planında; bisiklete binmenin çok çeşitli faydalar sağladığını böylece yaş ve gelirden bağımsız, olarak sağlıklı, uygun maliyetli, çevre dostu, sessiz ve fazla yer gerektirmeyen hareketlilikte sağladığını vurgulamıştır (NCP 2002-2012: 7), katılımcılar bu bulgulara paralel olarak ifadelerinde, bisikletin yaşam boyu alışkanlık ve tutku olarak hayatlarında devam ettiğini belirtmişlerdir.

4.2. 2. Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Tartışma

b) Katılımcıların, “bisikletin doğası” ile ilgili metaforik (mecazi) tanımlarına ilişkin bulgular ve tartışma

Araştırmanın görüşme sonuçlarından elde edilen verilere göre, katılımcıların “bisikletin doğası” ile ilgili metaforik (mecazi) tanımlarına yönelik ortaya çıkan mecazi isim ve açıklamaları aşağıda Tablo 4.2.’de verilmiştir.

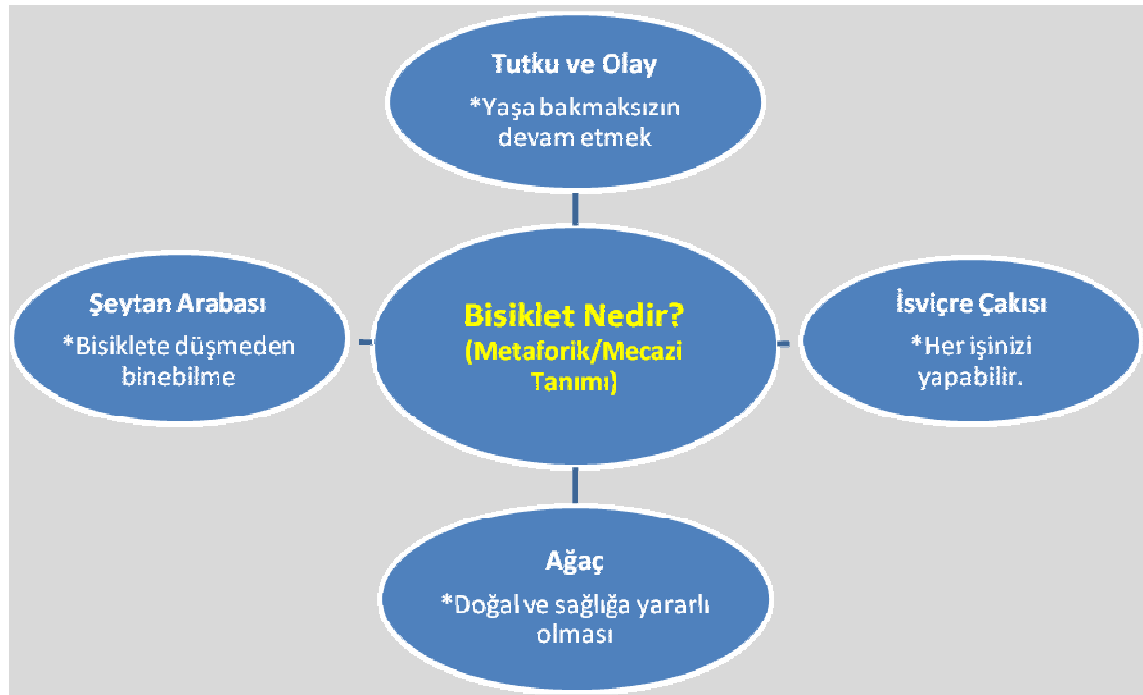
Tablo 4.2. Katılımcıların “bisikletin doğası” ile ilgili metaforik (mecazi) tanımlarına ilişkin temalar

BİSİKLET (Metaforik Tanımı)		
Katılımcılar	Metafor (Mecaz)	Neden? Açıklama
K1	Tutku, Olay	83 yaşındayım, daha yarışlar yapıyorum. Burada mesela 7 senedir uluslararası yarışlar yapıyorum. Ben iki cümle kullanayım. Bisiklet sporu tutkudur bir olaydır. Her işe yarıyor. Nereye isterseniz kullanın. İster sağlığınız için, ister sporunuz için, ister çevrenizi korumak için isterseniz iklim değişikliğini durdurmak için ister tasarruf etmek için, isterseniz turizm yapmak için, dileyin ondan ne dilerseniz. Her işinizi yapabilir.
K2	İsviçre çakısı	Bisikletin çevreci bir ulaşım aracı olması nedeniyle yeşili anımsatması; gürültü, gaz salınımı ve kirlenme olmadığı için doğal ve sağlığa yararlı olması.
K3	Ağaç	

Tablo 4.2 (devamı): Katılımcıların “bisikletin doğası” ile ilgili metaforik (mecazi) tanımlarına ilişkin temalar

BİSİKLET (Metaforik Tanımı)		
K4	Şeytan Arabası	Ben hiç öyle bir benzetme yapmadım, ama o zamanlar velespit deniliyordu bisiklete Fransızcadan dilimize geçme, birde şeytan arabası. Benim için hep bisikletti. Neden acaba şeytan arabası deniliyordu? Herkes düşmeden kalkmadan binilmediği için belki. Peki, Bisiklet için başlarda kullanılan bu ‘Şeytan Arabası’ ifadesinin kültürümüzdeki yeri konusunda olumsuz etkisi olmuş olabilir mi? İki tekerlekli bir araç ve herkes binemiyor. Onun için biraz da beceri gerekli sanırım. Tabi o dönem insanı içindi bu. Bu devirde böyle bir şey yok.

Katılımcıların bisiklet için yaptıkları metaforik (mecazi) tanımlamalarında ortaya çıkan temalarda; “Tutku ve olay”, “İsviçre Çakısı” ve “Ağaç” benzetmeleri özellikle bisikletin; insanın tüm yaşantısının içinde yer alması ve tutku ile yaşam boyunca, doğal, sağlıklı ve yaşamı idame ettiren, aynı zamanda, kolaylaştırıcı her özelliği olan, bir araç olduğu mecazi olarak ifade edilmiş ve devam etmesinin önemi vurgulanmıştır. Ayrıca “şeytan arabası”benzetmesi; bisikletin kullanımında ayrı bir beceri ve bilgi gerektiği, böylece herkesin bisiklete düşmeden binebilmesi için bu becerilerinin geliştirilmesine bisiklete binmede çeviklik kazandırılması gerektiğine dikkat çekilmiştir.



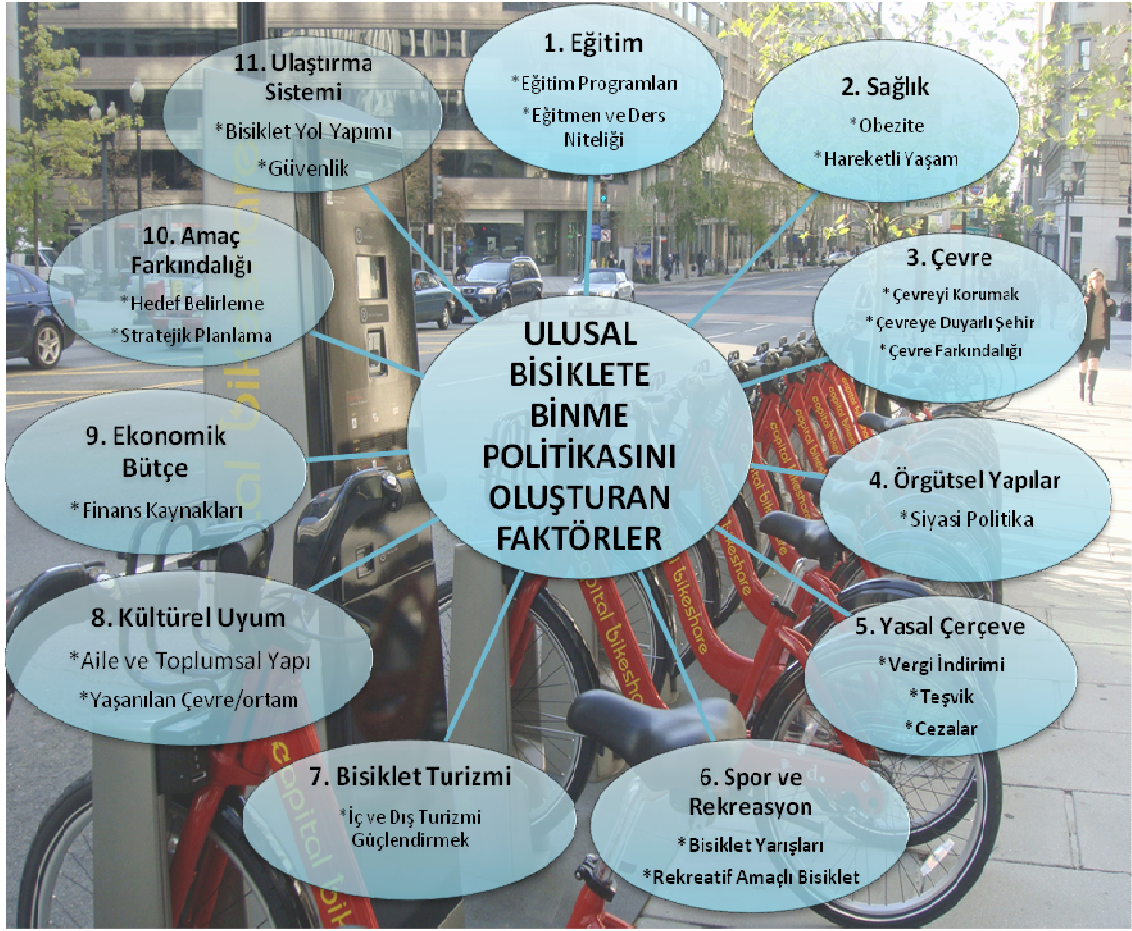
Şekil 4.2: Katılımcıların “bisikletin doğası” ile ilgili metaforik (mecazi) tanımları

Şekil 4.2.'de katılımcıların “bisikletin doğası” ile ilgili metaforik (mecazi) tanımları ayrıntılı verilmiştir. Bisiklet ile ilgili tüm metaforik (mecazi) benzetmeler; *“Bisiklete binme becerinizi geliştirip, hayatınızı kolaylaştırabilir ve bisiklet tutkunuzla, sağlıklı ve doğal uzun bir yaşam sürdürebilirsiniz”* şeklinde ortak bir cümleyle ifade edilebilir.

4.3. 3. Alt Probleme İlişkin Bulgular ve Tartışma

c) Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin görüşleri;

Bu alt probleme ilişkin ifadelerinde, katılımcıların bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin görüşleri ortaya çıkarılmıştır. Bu görüşler 11 ana tema altında kodlanmıştır. Bunlar; 1.Eğitim (Eğitim Programları, Eğitimci ve Ders Niteliği); 2. Sağlık (Obezite ve Hareketli Yaşam); 3. Çevre Farkındalığı (Çevreyi Korumak ve Çevreye Duyarlı Şehir); 4. Örgütsel Yapılar (Siyasi Politika); 5. Yasal Çerçeve (Vergi İndirimi, Teşvik ve Cezalar); 6. Spor ve Rekreasyon (Bisiklet Yarışları ve Rekreatif Amaçlı Bisiklet); 7. Bisiklet Turizmi (İç ve Dış Turizmi Güçlendirmek); 8. Kültürel Uyum (Aile ve Toplumsal Yapı, Yaşanılan Çevre/ortam); 9.Ekonomik Bütçe (Finans Kaynakları); 10. Amaç Farkındalığı (Hedef Belirleme ve Stratejik Planlama); 11. Ulaştırma Sistemi (Bisiklet Yol Yapımı ve Güvenlik) şeklinde alt temalarla beraber ifade edilmiştir.



Şekil 4.3. Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin *genel temalar* ve “*alt temalar*”.

1. Eğitim (Eğitim Programları, Eğitimci ve Ders Niteliği)

Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “eğitim” genel temasına ve “eğitim programları, eğitimci ve ders niteliği” alt temalarına ait ifadeleri aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

Küçük yaşta bisikleti sevdirep başlatmak. O şart yani 16-17 yaşındaki çocuk artık zorlanıyor (K1). O zamanlar, 1948 de Ankara Atatürk Lisesinde 2500 öğrenci vardı. Okulun yanında bir inşaat vardı, yarım kalmış, ama altı temiz betonarme oraya bisiklet parkı yapılmış, 800 civarı öğrenci okula bisikletle gider gelirdik (K1). Çocuk bisiklete biniyor, zevk duyuyor, okuluna gidiyor. Benim eşim hayatı boyunca (eşim Almandır efendim) hayatı boyunca liseyi bitirene kadar bisikletle okula gitmiş. Mesela 9 Km.’dir gittiği lise ile oturduğu evin arası. Her gün 9 km. gidip, 9 Km. geliyormuş. Yani bunlar çok önemli faktörler. Bisiklet yolları var,.... ikincisi köyler arası bisiklet yolları var (K1). Federasyon başkanı olduğumda en büyük derdim okullara bisiklet sporunu getirmektir. Çok mücadele

verdim. Bir de çok Üniversitelere ulaşmaya çalıştık (K1)Okullarda temel trafik eğitimi uygulamalı değil...Trafik dersi var kitaptan okuyorsunuz, bisiklet böyle sürülürmüş bitti..... Avrupa'da teorik eğitimin yanında uygulamalı eğitim var. Bisikletle trafiğe çıkabilecek yetkinliğe getirmek için 4. Sınıfta trafik dersi var ama uygulamalı..... Yasalarımız, çocuğa diyor ki 11 yaşını bitirdiğinde, bisiklet ile trafiğe çıkma hakkın var. Zannediliyor ki çocuk 11 yaşını bitirdiğinde, okulda trafiğe çıkabilecek yetkinliğe getirildi..... Çocuk, bisiklet sürmeyi bilmiyor. Ne sinyal vermeyi biliyor, ne yolun neresinden gideceğini biliyor, ne tabelaları biliyor... Siz ehliyetinizi kitaptan mı aldınız?Çocuklarımızı yüzme eğitimine yolluyoruz neden? Çocuğum iyi yüzün boğulmasın diye. Trafik ondan daha önemli. Yüzmeyi yılda 2 ay yapıyor yapmıyor. Ama trafik her dakika içinde... Trafik dili evrensel bir dil hayatının sonuna kadar da ihtiyaç duyacağı bir sürü tabela. Hatta havalimanına gidiyorsun yurtdışında yazı yazmıyor. Girilmez tabelası koymuş. Siz çocuğa okuma yazma...matematik... öğretmediğinizde yada yeteri kadar öğretmediğinizde hayatında ne kadar başarılı olur? Başarısız olur.....Ama ölmez. Trafiği, tabelalarını eksik öğrettiğiniz de kazaya kurban gidip ölür (K 2).Trafik kazaları “tesadüf” değildir. Tamamen önlenbilir. Bu rapor, sorunun daha kötüye gittiğini gösteriyor. Trafik kazalarından kaynaklanan ölümler yılda 1.35 milyona yükseldi. Bu, her gün Dünya yollarında neredeyse 3700 kişinin öldüğü anlamına geliyor. Bununla birlikte her yıl onlarca milyon kişi trafik kazalarında yaralanmakta ya da yaşamlarını değiştiren uzun süreli veya kalıcı sakatlıklara maruz kalmaktadır. Bu rapordaki en kalp kırıcı istatistiklerden biri, karayolu trafik kazalarının 5 ile 29 yaş arasındaki insanlar için önde gelen ölüm nedeni olmasıdır. Hiçbir çocuk yürürken, bisiklet sürerken veya oynarken ölmeli veya yaralanmamalıdır. (World Health Organization. Global status report on road safety 2018). Milli Eğitimin görevlerinden biri de, geleceğin sürücüsü çocukların temelden doğru eğitilmesi ve diğer bir görevi de sürücü kurslarında bisiklet ile ilgili düzenlemelerin yapılması. Sürücü Kurslarında verilen eğitimde bisiklet yok orada (K2).Şoförleri çok bilinçlendirmek lazım. Bisiklet Federasyonunun bu konu ile ilgili birkaç girişimi oldu. Özellikle bu ehliyet alırken yapılan sınavlar da bisikletle ilgili en az 4-5 tane soru konulacak bundan sonra (K3). Önceki yönetimleri de hep eleştiriyordum Federasyonda Eğitim için çok az bütçe ayrılmış. Biz biraz arttırdık ama yine yeterli görmüyorum. Eğitim bütçemiz yani çok çok düşük. Böyle olmaması lazım... bütçede eğitim payının en az %20 civarında olmalı. Eğitime daha çok bütçe ayrılarak sorunların önemli bir kısmı aşılabılır. Antrenörlerin Eğitimi, Sporcuların Eğitimi, Kulüplerin Eğitimi, Kulüplerinde Eğitime ihtiyacı var (K3). Yerel Yönetimlerinde Eğitime ihtiyacı var. Bilirlerse görürlerse uygulamaya çalışırlar. Şimdi hiç görmeden yaşamamış, hiç bisiklet kullanmamış hadi gelin bisikleti yaygınlaştıralım diyen o yöneticiler, yani çok samimi gelmiyor insanlara (K3).Ama güzel gelişmeler de oluyor. 4. Sınıf müfredatına ‘Trafik Güvenliği Dersi’nin konulması, 5., 6., 7. ve 8. Sınıfları kapsayan ‘Spor ve Fiziki Etkinlikler Dersi’nde seçmeli ders olarak ‘Bisiklet Modülü’ alternatifinin sunulması gibi. Ama burada 5., 6., 7. ve 8. öğrencilerin talep etmesi lazım ki okul da ders açılsın. Bununla beraber halk için Hayat Boyu Öğrenme Genel Müdürlüğüne bağlı eğitim kurumlarında ‘Bisiklet Modülü’ konuldu (K4). Evet, bazı sıkıntılar var ama bu Bisiklet ile ilgili değil tüm spor branşlarını kapsayan genel yapısal sistemsel sıkıntıları var. Eğitim/Öğretim ile beraber sporunda yapılabilmesi gibi (K4).1963'te Türkiye Şampiyonu olduğumda bu başarı ayaklarımı yerden kesti. Büyük bir çevre patlaması, yani, çevremizdeki arkadaşların yapısı değişti, kız erkek ilişkileri değişti, okuldaki fonksiyonlarımız değişti. Bisiklet İl Temsilcisi olduğumda okullar arası bisiklet yarışları düzenledik. Bu okul yarışmalarından kazandığımız çocuklar Türkiye Şampiyonu oldular. Milli Takımda yarıştılar (K5). Finlandiya Oulu kentinde 1.200 öğrencili okulun 1.000 öğrencisinin geçen ay eksi 17° derecede okula bisiklet ile gidip geldiğini sosyal medyada Dünya'ya duyurmuşsa biz bu ülkede onların gelir seviyesine göre ekonomik gelir düzeyi daha düşük bir ülke olarak, iklim koşulları da onlara göre + 17° derece olan bir ülke olarak çok geride kaldığımızı gösteriyor bize (K2)

şeklinde ifade edilmiştir.

Katılımcıların ifadelerinde trafik eğitimini içeren; kazalardan korunma, kazaların tesadüf değil önlenabilir olduğuna, eğitimin erken yaşta uygulamalı verilmesi

gerektiğine, trafik eğitimlerinde gelişmiş ülkelerdeki örnek uygulamalara ve ülkemizdeki eğitim uygulamalarına örnekler verilmiştir.

Trafik eğitimi, kişinin hayatında ve eğitim sistemi içerisinde, can alıcı bir öneme ve etkiye sahiptir. Bunu destekleyen araştırmacılar, “trafik eğitiminin olabildiğince erken verilmesini tavsiye etmiş ve bununla beraber bilinç ve sorumluluğun, bireye ne kadar erken yaşlarda verilirse, o kadar etkili olduğunu söylemiştir. Ayrıca, çocukların trafik konusunda eğitim alması ve yönlendirilmesinin, trafik kazalarında zarar görme risklerini azaltacağı gibi, 15-20 yıl sonrasının yaya ve sürücülerinin de, eğitilmiş ve sorumluluk sahibi olmasını sağlayacağını vurgulamışlardır (Hatipoğlu 2002; Aktaran: Hatipoğlu, Özdemir ve Öztürk 2012: 10).

Türkiye’de 0-14 yaş arası trafik kazalarında ölen çocuk sayısı toplam trafik kazalarında ölenlerin %14.7 sini oluştururken bu oran Amerika Birleşik Devletleri’nde %6.59, İngiltere’de %5.86, Fransa’da %4.51, Almanya’da %4.09, Japonya’da ise %2.56’dır. (EGM 1996) Bunun temel nedenleri arasında çocukların trafik konusunda yeterli bilgi, yetenek ve tecrübeye sahip olmaması ve trafik konusunda tüm bu bilgileri kazandıracak trafik eğitiminin yeterli seviyede olmamasıdır. Zaman içerisinde Türkiye’de okullarda uygulanan trafik eğitimi konusunda az seviyede de olsa ilerleme kaydedilmiş olmasına rağmen bazı ülkelerde uygulanan trafik eğitimi politikaları ile karşılaştırıldığında henüz tam olarak öneminin kavranmadığı ortaya çıkmaktadır (Hatipoğlu, Özdemir ve Öztürk 2012: 11). Trafik kurallarına karşı duyarlı olmak için, öğrencinin sadece sınıf ortamında öğrendiği kurallardan çok, bu kuralları içselleştirmesine yardımcı olacak yaşantıların sunulmasıyla geliştirilmelidir. Ayrıca, çocuklar bu yaşantılarda öğrendiklerini yaparak ve yaşayarak uygulama fırsatı bulacağından, trafikte bilinçli ve trafik kazalarından uzak bireyler ve olarak yetişebileceklerdir (Bolat, Özbek ve Kaygusuz 2017: 1163).

İngiltere’de okullardaki eğitime katkı sağlaması amacıyla hem çocuklara hem de ailelerine yönelik oluşturulan ve herkesin yararlanabileceği internet sayfaları mevcuttur. Örneğin www.dft.gov.uk/think/education sitesi interaktif online etkinlikler ve hikayeler, video klipler, etkinlikler hakkında veriler içermektedir. Ayrıca ülkede trafik eğitimi

konuları hakkında birçok program ve internet üzerinden ulaşılabilecek siteler mevcuttur. Bunlardan bazıları ise; bisiklet kullanımı, kavşaklarda ve karşıdan karşıya geçiş konularıdır. www.bikeability.org.uk sitesi; insanları daha sık ve daha güvenli bir şekilde bisiklet kullanmaları için cesaretlendirmeyi amaçlayan, bisiklet kullanan çocuklarının güvende olmalarını isteyen aileler için popüler bir ulusal bir programdır. Web sayfası profesyonel kullanıcılar, çocuklar, anne ve babalar için yerel bölgelerde nelere dikkat etmeleri gerektiğine dair alıştırmalar içermektedir. İngiltere Bisiklet Eğitimi isimli kuruluş ise (www.cycletraining.co.uk) Londra da faaliyet gösteren en büyük bağımsız bisiklet eğitimi veren kuruluştur. İngiltere dışında da bazı çalışmaları mevcuttur. Site bireysel kullanıcılar, aileler, çalışma toplulukları ve yerel yönetimler için özel eğitimler sağlamaktadır (Hatipoğlu, Özdemir ve Öztürk 2012: 13). Ayrıca Çeyiz (2017: 158), Türkiye’de MEB ortaöğretim eğitim programına alınan bisikletin, ayrıca sportif branş olarak, okul sporlarına dahil edilmesinin önemini söylemiş ve bisiklet kullanımı ile ilgili farkındalık yaratacak eğitim çalışmalarını önermiş ve eğitim öğretim çalışmaları gibi uygulamalar aracılığıyla, sürdürülebilir ve geliştirilebilir bir politika üretilmesinin, yerinde olacağını çalışmasında vurgulamıştır.

Eğitim sistemi içerisinde önemli bir etkiye sahip olan trafik eğitiminin, Polonya, İsveç ve Almanya gibi gelişmiş ülkelerde, çok erken yaşlardaki çocuklara, eğlenceli ve uygulamaya yönelik programlarla verildiği ve sürekli takip edilerek sürdürülebilirliği sağlanmıştır. Örneğin bu eğitimleri; “bisikletim şehrim ve ben” isimli gibi hikâye kitapları, çizgi roman kahramanları (bisiklet kahramanları), “okula bisikletle git” veya “benim ilk iki tekerim” şeklinde sloganlarla bisiklet eğitimi zenginleştirmişler (Möller ve Sandra 2014: 43).

İlköğretim döneminde çocukların bilgilendirilme ve bilinçlendirilmesi, trafik kazalarından korunmaları ve kendilerini koruyacak şekilde yetiştirilmeleri gerekmektedir diyen Hatipoğlu, Özdemir ve Öztürk (2012: 18) Türkiye’de trafik kazalarına karışan ve bu kazalar sonucu yaralanan ve hayatını kaybeden çocukların sayısının diğer ülkelerden fazla olmasının temel nedeni yeterli bilinç kazandıracak şekilde trafik eğitimi verilememesidir.

2. Sağlık (Obezite ve Hareketli Yaşam)

Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “Sağlık” temasına ve “Obezite ve Hareketli Yaşam” alt temalarına ait ifadeleri aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

Daha önemlisi bence bisiklet doğa sevgisi, temiz hava, sağlıktır. Yani lisanlı sporcu olmanız gerekmiyor. Spor ve sağlık için ille de yarışmak zorunda değilsin (K1).22 Ulusal STK ile birlikte Genel Yerel Seçimler öncesinde tüm Belediye Başkan adaylarına çağrıda bulunarak entegre bisiklet yolu istedik. Bunu isteyenler STK’lar tek tek söz aldı, Kalp Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı ‘Biz kalp sağlığı için bisiklet yolu istiyoruz. Bunun kullanıldığı ülkelerde kalp sağlığının çok daha iyi olduğu tespit edildi’. Diabet Vakfı Yöneticisi ‘Diabet Vakfı olarak bisikletle yaşamı önemsiyoruz talep ediyoruz.’ Toraks Derneği Yöneticisi ‘Hava kirliliğinin %10 azaltılması üst solunum yolları hastalıklarını ve hava kirliliğinden ölümü %30 azaltır. Bunu da bisiklet sağlar’. AKUT Başkanı ‘Depremde hayat kurtarmak için bisiklet yolları ihtiyaç’. Sakatlar Derneği ‘Sakatların güvenli yolculuk yapabilmesi için bisiklet yolları ihtiyaç’. İstanbul Muhasebeciler Mali Müşavirler Odası Çevre Komisyonu Başkanı ‘Bisiklet konusunda yapılacak her yatırım fazlası ile ülkemize geri dönecektir. Tasarruf refah olarak yaşama yansıyacaktır’ dediler. Yani hepsi bisiklet yolu istedi. Tüm toplum istiyor. TEMA istiyor (K2). Bisiklet benim için özgürlük ve rahatlık demek, sağlık açısından rahatlık, zihinsel açıdan da özgürlük demektir.. (K4)Bisikletin hayatlarımıza değer katacağına inanıyorum, yani her açıdan, sağlık, spor, zaman (K6).

Bazı araştırmacıların sağlık boyutunda, bisiklete binmenin önemine farklı bakış açıları sundukları ve bununla ilgili ifadelerinde; “fiziksel aktiviteyi günlük hayata entegre eden aktif bir ulaşım şekli olarak bisiklete binme, fiziksel ve zihinsel sağlığın iyileştirilmesi, obezitenin azalması, kardiyovasküler ve diğer hastalıkların risklerinin düşürülmesi gibi kişisel ve toplumsal sağlık yararları ile ilişkilidir ve bunların yanında gürültü, hava kirliliği ve sera gazları emisyonlarının azaltılması gibi yardımcı faydalar sağlamaktadır” demişlerdir (Gordon-Larsen vd. 2009; Lindström 2008, Aktaran: Reynolds vd. 2009:2). Bunlara ek olarak Möller ve Sandra (2014: 7) bisiklete binmenin; sağlığı, çevreyi ve iklimi, ekonomik ve kolay bir şekilde koruduğunu ve otomobil kullanmak yerine daha çok bisiklet kullanan insan, şehir ve Dünyanın geri kalanı için daha iyi olduğunu belirtmiştir.

DSO’nün vurguladığı” erişilebilecek en yüksek düzeyde, sağlıktan yararlanmak, ırk, din, politik inanç, ekonomik ve sosyal koşullar gözetmeksizin her insanın temel haklarından biridir” ifadesi ile bazı yardım konularını yapmayı taahhüt etmiştir (Constitution of the world health organization: 1). Bunlar; “hükümetler, kendi halklarının sağlığı yönünden sorumludurlar, bunu ancak yeterli sağlık ve sosyal

önlemler almak koşuluyla gerçekleştirirler” (Constitution of the world health organization:1), “istekleri üzerine Hükümetlere sağlık hizmetlerinin güçlendirilmesi konusunda yardımcı olmak” (Constitution of the world health organization: Md.2/c) ve “tüm milletler arasında sağlık konusunda kamu fikrinin bilinçli halde gelişmesine yardım etmek” (Constitution of the world health organization: Md.2/r) şeklinde maddeler halinde sunulmuştur.

Bisikletin sağlıklı, çevreye duyarlı ve sosyal olarak kabul edilebilir bir ulaşım şekli olarak önemi genellikle hafife alındığını söyleyen Almanya, bu nedenle “Ulusal Bisiklete Binme Planı 2002'den 2012'ye” kadar olan süreçte sürdürülebilir ulaşım sistemine entegre bir ulaşım aracı olarak, bisikletin gelişme potansiyelinden yararlanmayı hedeflemiştir (NCP 2002-2012: 7).

Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin devlet politikası ile ilgili görüşlerinden elde edilen temalarda; bisiklete binmenin yaygınlaştırılması ile ilgili devlet politikasının olmadığı, sadece yerel yönetimin inisiyatifinde, kurumların kendi bünyelerindeki kurumsal çalışmalar şeklinde olduğu ifade edilmiştir (Çeyiz 2017: 154).

Koçak (2016: 57-67) bisiklet kullanma nedenleri ve elde edilen faydalar isimli çalışmasında, katılımcıların bisiklet kullanımından, elde edilen faydalar bölümünde, en çok katıldıkları ilk üç madde olarak; daha sağlıklı ve güçlü hissedirim”, “daha mutlu hissedirim” ve “günün stresini atarım” şeklinde ifadeleri içeren maddeler bulunmuştur. Bu da katılımcıların sağlık ile bisiklet arasındaki ilişki ile ilgili farkındalıkları olduğunu göstermektedir.

3. Çevre Farkındalığı (Çevreyi Korumak ve Çevreye Duyarlı Şehir)

Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “Çevre Farkındalığı” temasına ve “çevreyi korumak ve çevreye duyarlı şehir” alt temalarına ait ifadeleri aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

İnsanlar bisiklet ile Yeniceye gelecekte, ana yoldan gelmesin, orman içinden veya tarlalar arasından, patika yollardan gelsin. İki sebepten, birincisi emniyet, ikincisi daha önemlisi bence yani doğa sevgisi (çevre bilinci), temiz hava, sağlık, (K1). Bisiklet, İsviçre çakısına benzetiyorum. İster sağlığınız için, ister sporunuz için, ister çevrenizi korumak için isterseniz iklim değişikliğini durdurmak için ister tasarruf etmek için, isterseniz turizm yapmak için, dileyin ondan ne dilerseniz (K2). Çevre Haftasında Taksimden Hareme Boğaz Köprüsünden geçen bir Bisiklet Etkinliği düzenledik. Farkındalık amaçlı. Türkiye'nin geleceğinde bisiklete çok ihtiyacı olduğunun farkındalığı (K2). Bir bisiklet alt yapısının, bisikletin hak ettiği yere gelmesi demek çevre konusunda uluslararası taahhütlerimizin yerine gelmesi, insanların daha temiz bir hava soluması, caddelerde, şehirlerde daha az gürültü azalması, yaşam kalitesinin topyekün artması, iklim değişikliği için daha az karbon salınması demek. İklim değişikliğinden daha az zarar görmek demek, gelecekte, torunlarımız için, uluslararası sorumluluk yüklenmek demek. Yani hayatınızın neresine koyarsanız orada kazanıyorsunuz bisiklet ile. Doğada temiz havada bisiklete bineceğim, bu arada çevremi keşfedeceğim doğamı keşfedeceğim. Her şekilde bisikleti hayatınızın bir yerinde konumlandırabilirsiniz ve karlı çıkarınız. Bu tüm toplum istiyor. TEMA istiyor (K2). Ülkemizdeki bisiklete binen insanlar için 'gariban' algısının 'zengin, bilinçli, spor yapan, çevreci' insanların bisiklet kullanma algısının yaratılması lazım (K2). Bisiklet çevreci bir ulaşım aracı olduğu için yeşili andırır, ağaçları andırır. Ağaç gibi doğal bir şey yani. Bana çok doğal geliyor. Yani sırtımdan, olduğu zamanda yani gaz salınımı vs. ne bileyim, çevreyi kirletmemesi, hareketlilikten dolayı sağlığa da yararlı (K3). Çevreci bir ulaşım aracı olduğu için diğer yönden STK'lar ile de çalışılabilir. Yeşilay Derneği var onlar etkinlik düzenliyorlar yakışıyor çünkü çevreci bir ulaşım aracı. Bunlar gibi diğer büyük STK'lar ile de hareket edilebilir (K3). İnsanlar şehir içinde gezerken çevresinin daha farklı yerlerini daha kısa yolları keşfediyor ve özümüyorlar. Araba ile gitmekten bisikletle ulaşımı tercih ediyorlar artık. Çevrelerine dokunduklarını hissediyorlar (K4). Avrupa onlar zaten temelde o dağ havasını doğayı seviyor, bisiklet sporunu seviyor. Adam karlı Alplerin tepesinde bisikletçinin yanından şortla koşuyor (K5). Bolu gibi bir yerde hava kirliliği oluyor. Özel araç her yönden olumsuz etkiliyor yaşamı. Gerek yok Bolu gibi bir yerde özel araç kullanımına (K6).

Katılımcıların, “Çevre Farkındalığı” temasına ve “çevreyi korumak ve çevreye duyarlı şehir” alt temalarına ait ifadelerinde özellikle doğayı tanımak ve doğanın farkına varmak ve bisikletin çevreci bir araç olarak algılanmasının önemine dikkat çekmişlerdir.

Sağlıklı bir gezegen, insanlığın genel refahı ve ilerlemesi için gerekli bir temeldir. Dünya genelinde insanlar, farklı şekillerde ve farklı bağlamlarda Dünya'nın doğal yaşam destek sistemlerinin, düzgün işleyişine güvenirlenir. 2050 yılına kadar ekolojik limitlerinden ödün vermeden, yaklaşık 10 milyar kişiye iyi bir yaşam ve refah sağlamak, insanlığın karşılaştığı en ciddi zorluklardan ve sorumluluklardan biridir (Ekins, Gupta ve Boileau 2019: 4). Mevcut maddi refah üretme yöntemleri, ekosistem sağlığını zayıflattı ve bu gezegensel sınırların birçoğunu geçerek, insan toplumlarının gelişiminin ve Dünyadaki insan yaşamı için 'güvenli çalışma alanının' risk altında olduğu noktaya kadar büyük çevresel hasara neden olmuştur (Steffen 2000, Aktaran: Ekins, Gupta ve Boileau 2019: 8). Bazı uluslararası anlaşmalar ve çerçeveler, belirli çevresel konulara dar bir şekilde odaklanmak yerine, küresel sorunlarla daha kapsamlı

bir şekilde başa çıkmak için çalışmaktadır. Çevresel unsurları güçlendirirken siyasi, ekonomik, sosyal ve çevresel boyutları birleştirirler. Bunlar, B.M. Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SDG), Paris İklim Değişikliği Anlaşması, Sendai Afet Riskini Azaltma Çerçevesi, Yeni Kentsel Gündem - Habitat III ve Birleşmiş Milletler Çölleşmeyle Mücadele Sözleşmelerini içermektedir (Ekins, Gupta ve Boileau 2019: 11).

Bu kapsamda 2030 SDG, sürdürülebilir kalkınmaya entegre, bütünsel bir bakış açısı getiren bu eğilimin öncüsüdür. Sinerjiden yararlanmak ve aralarındaki ödüleşimi en aza indirmek için çevreyi sürdürülebilir kalkınmanın diğer boyutlarıyla ilişkilendirirler. Çevre, tüm hedeflerde (toplam on yedi hedef) temsil edilmektedir ve birçok hedef doğrudan fiziksel çevrenin kalitesi ile ilgilidir. Örneğin, su (SDG 6), iklim (SDG 13), okyanuslar (SDG 14), arazi ve biyo-çeşitlilik (SDG 15) gibi fiziksel ortamın kalitesi ile doğrudan ilgili hedeflerdir (International Resource Panel 2014; International Resource Panel 2015; OECD 2015; Lucas et al. 2016, Aktaran: Ekins, Gupta ve Boileau 2019: 11-12).

Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri insanlar, gezegen ve refah için bir eylem planıdır. Aynı zamanda daha geniş bir özgürlük içinde evrensel barışı güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Aşırı yoksulluk da dahil olmak üzere yoksulluğun, tüm biçimleri ve boyutlarında ortadan kaldırılmasının, en büyük küresel zorluk ve sürdürülebilir kalkınma için vazgeçilmez bir gerekliliktir. İşbirlikçi ortaklık içinde hareket eden tüm ülkeler ve tüm paydaşlar bu planı uygulayacaktır. 17 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi ve 169 alt hedef yeni evrensel gündemin ölçeğini ve tutkusunu gösteriyor. İnsan ırkını yoksulluğun zulmünden kurtarmaya, gezegenimizi iyileştirmek ve güvence altına almaya, Dünyayı sürdürülebilir ve esnek bir yola kaydırmak için acilen ihtiyaç duyulan cesur ve dönüştürücü adımları atmaya, sürdürülebilir tüketim ve üretim de dahil olmak üzere, gezegeni bozunuma karşı korumaya, iklim değişikliği üzerinde acil eylemler ve doğal kaynakların sürdürülebilir yönetimi ile mevcut ve gelecek nesillerin ihtiyaçlarını desteklenmeye karalıyız (United Nations General Assembly, 25 September 2015, Seventieth session Agenda items 15 and 116) diyen BM çevre farkındalığına global bir bakış sunmuştur. Bu yoldan hareketle çevre dostu, yani çevreye duyarlı şehir için

“bisikletin” çok önemli bir araç olduğunu, hem sağlıklı solunum, ulaşım, estetik ve egzersiz için bisiklete binmenin yaygınlaştırılmasının, ülkemiz için çok acil ve önemli olduğunu söyleyebiliriz.

4. Örgütsel Yapılar (Siyasi Politika)

Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “örgütsel yapılar” temasına ve “siyasi polika” alt temalarına ait ifadeleri aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

Şimdi efendim ben federasyon başkanı olduğumda en büyük derdim okullara bisiklet sporunu getirmektir. O sene çok iyi bir şey oldu. Spor ve Milli Eğitim Bakanlığı birleştirildi. Çünkü iki Bakanlık, Spor Bakanlığı ve Milli Eğitim Bakanlığını beraber çalıştıramıyorsunuz. Bildiklerini okuyor Milli Eğitim. Fakat aynı Bakana bağlanınca rahat ettik biraz, fakat akabinde hemen tekrar ayırdılar. Çok zor bir şey...çok mücadele verdim (K1). Okullarda temel trafik eğitimi uygulamalı değil sadece kitaptan, Siz ehliyetinizi kitaptan mı aldınız? Çocuğa diyor ki yasa 11 yaşını bitirdiğinde, bisiklet ile trafiğe çıkma hakkın var. Aynı zamanda zannediyor ki çocuk 11 yaşını bitirdiğinde, okulda trafiğe çıkabilecek yetkinliğe getirildi (K1). Bazen bir taşı çektiğin zaman hani sonra istediğin kadar üzerine tuğla koy yani o tehlikeli bir durum (K3).

4.1. Siyasi Politika

Şimdi şöyle davul birisinde tokmak birisinde tokmağı vurmadıktan sonra ses çıkmayacak (K2). Yani her enstrümandan bir ses çıkıyor, bir şef lazım. Şef olmayınca da en güzel müzik aletini çalan kişi olsun ama uyum olmayınca bir anlamı kalmıyor. Uzaktan bakınca bir orkestra görüyorsun ama başında bir şef olayınca müzik böyle sadece kafamızı bulandırıyor. Bir şef lazım (K3). Tamam çok güzel ama nerede tıkanıyoruz. Belediye Başkanlarında. Geliyoruz, geliyoruz tosluyoruz duvara. Kentine doğru bisiklet yolları yapılırsa ne kadar kazançlı olunacağını farkında olmayan Belediye Başkanları var önümüzde. Belediye Başkanları tarafından bir duvar önümüzde oraya tosluyoruz. İşte oraya bisiklet yolu yaptık deniliyor. Biz onu istemiyoruz ki. Biz mahallemizin içine bisiklet yolu istiyoruz. Mahallenin içinde okula gidecek binlerce öğrenci spor yapacak, binlerce öğrenci tasarruf yapacak, aile tasarruf yapacak, hava kirliliği azalacak, trafik azalacak, gürültü azalacak spor yapacaklar günlük rutinin içinde. Belediye Başkanları bunun kıymetini anlayabilmiş değil. İsviçre çakın var bunu eve bırakmışsın ormanda dikenini nasıl sökücü diyemiyorsun (K2). Oturup anlatacağımız yola çıkıp gideceğiniz, bir yetkili bulmakta o kadar zorlanıyorsunuz ki üç ayda bir değişince... Ben üç ay buradayım veya beş ay beş ay sonra gideceğim. Beş ay içinde bunlar hayata geçmeyeceği için uzun vadede yatırım kamuda genelde olmuyor. Herkes kısa dönem de... Belediyeler de bu gün hemen oylayacağız ne var diyor (K2).

Kopenhag'ın teknik ve çevreden sorumlu belediye başkanı Ayfer Baykal, 2011-2025 Kopenhag Bisiklet Stratejisinin önsözünde; “Bisiklet kendi içinde bir amaç değil, daha yaşanabilir bir şehir yaratmak için çok değerli bir politik araçtır” demiştir (The City of Copenhagen’s Bicycle Strategy 2011-2025). Katılımcılar bu düşüncüyü “Mahallenin içinde okula gidecek binlerce öğrenci spor yapacak, binlerce öğrenci tasarruf yapacak, aile

tasarruf yapacak, hava kirliliği azalacak, trafik azalacak, gürültü azalacak spor yapacaklar günlük rutinin içinde” şeklinde ifadelerle desteklemiştir.

Bisiklet kullanımının yaygın olması için çok etkili uygulamalar ve planlar yapan Hollanda, Danimarka ve Almanya, siyasi politika olarak da, çok başarılı uygulamalar yapmaktadırlar. Bunu kanıtlayan verebileceğimiz en güzel örnek “ulusal bisiklete binme politikaları” (NCP 2012-2020) dır. Ülkemizde böyle bir plan ve politika henüz yapılmamıştır. Katılımcılar ifadelerinde bu durumu “siyasi politikanın” iletişim eksikliğine ve amaç ve hedef belirsizliliğine bağlamışlardır.

5. Yasal Çerçeve (Vergi İndirimi, Teşvik ve Cezalar)

Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin; “yasal çerçeve” ana temasına ve “vergi indirimi”, “teşvik ve cezalar” alt temalarına ait ifadeleri aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

5.1. Vergi İndirimi

“Farklı farklı yöntemleri var. İngiltere mesela şirketler ile anlaşma yapıyor hükümet. Şirket işe bisiklet ile gidip gelene bisiklet satın alabiliyor, onu vergiden düşüyor şirket olarak (K2)”.

5.2. Teşvikler/Engeller

Sağlık Bakanlığı 10.000’lerce, 100.000’lerce bisiklet dağıtıyor, obeziteye karşı. Bütün bu bisikletler, bu güne kadar belki 200.000, 300.000 bisiklet dağıtıldı, hiç biri ortada yok.... Kimsenin de bindiği yok. Basit bir misal vereyim, gidiyorlar belediyelere veriyorlar. Çeşitli maksatlarla kullanıyorlar, Sağlık Bakanlığı bir daha arkasına bakmıyor...Yani yok bol keseden Sağlık Bakanlığı atıyor....Bisikletleri dağıtıyorlar, Bisikletlere ne olduğu onları ilgilendirmiyor. Biz bisiklet dağıttık diyorlar, istatistiğe giriyor. İstatiklerde biz mühiş bir ülkeyiz, rakamlarla. Tatbikat sıfır, (K1). Yani bunu farklı şekilde uygulayan ülkeler şehirler var. Avrupa da İtalya, Fransa Belçika, Hollanda gibi ülkelerde işine bisiklet ile gidip gelene her kilometre için 0,25 € teşvik veriyor devlet. Fransa’da km. başına 0,25 € Belçika’da öyle ikametgah adresinizi km. olarak ne kadar uzakta oturduğunuzu, beyan ediyorsunuz. Diyorsunuz ki ben her gün işime 5 km. bisikletle gidiyorum, 5 km. dönüyorum, günde 10 km. 0,25 € dan günde 2,5 € bisiklet ulaşım teşviki istiyorsunuz. Böylece ayda da 100 €ya yakın ulaşım teşviki alabiliyorsunuz (K2). Yerel yönetimler, Bisiklet Yolu yaparsan, Sağlık Bakanlığı Bisiklet veriyor. Teşvikin dik alası var. Tamam çok güzel ama nerede tıkanyoruz. Belediye Başkanlarında. Geliyoruz, geliyoruz tosluyoruz duvara. Kentine doğru bisiklet yolları yapılırsa ne kadar kazançlı olunacağını farkında olmayan Belediye Başkanları var önümüzde. Belediye Başkanları tarafından bir duvar önümüzde oraya tosluyoruz. İşte oraya bisiklet yolu yaptık deniliyor. Biz onu istemiyoruz ki. Biz mahallemizin içine bisiklet yolu istiyoruz. Mahallenin içinde okula gidecek binlerce öğrenci spor yapacak, binlerce öğrenci tasarruf yapacak, aile tasarruf yapacak, hava kirliliği azalacak, trafik azalacak, gürültü azalacak spor yapacaklar günlük rutinin içinde. Belediye

Başkanları bunun kıymetini anlayabilmiş değil. İsviçre çakın var bunu eve bırakmışsın ormanda diken nasıl sökücem diye bakınıyorsun (K2). Kamunun rol model olup bisiklete binmesi lazım, personelin işe bisiklet ile gidip gelmesi lazım, zabitanın bisikletli olması lazım, bazı yerlerde, polislin bisikletli olması lazım, hastanelerin önünde bisiklet park yeri olup bisikletle gidip gelip doktorların rol model olması lazım. Gariban adam algısının zengin adam, bilinçli adam, spor yapan adam çevreci insanların bisiklet kullanma algısının yaratılması lazım. Ben Bisikletli Polis Projesinde demiştim ki, aman farkındalık kampanyası çok önemli algı. Ne yaptılar biliyor musunuz bizi bir kenara ittiler, projeyi yaparken, Bilboardlara karikatürize edilmiş bisikletli polis resmi, çizgi roman gibi, çocuklarımız daha güvenli bisiklet sürecektir diye. Kahrolursunuz, hâlbuki orada yetişkinler bisiklete binsin diye uğraşıyorsunuz, orada çocuklar bisiklete binecek diye polis yapmışsın. .. Kaç çocuk bisiklete biniyor orada ki Orada amaç pazara, bakkala, berbere, camiye okula bisiklet ile gidip gelmek iken ... Çocuklar bisiklete binsin. Bu mu yani? Çocuk oyuncuğımı hala yani. Biz algıyı değiştirmeye çalışıyoruz. Polisi karikatürize etmene ne gerek var. İş ciddiye alsana desene Bisikletli Polisi tekrar hizmete soktuk, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, sizlerin vergileri ile daha tasarruflu hizmet etmek için. Daha çevreci hizmet etmek için daha sağlıklı fit polisler olmak için desen olayın rengi değişecek, algı değişecek. Ama gidiyorsun orada çocuklarımız daha güvenli bisiklete binecek (K2). Türkiye de bu iş doğru nasıl yönlendirilir. Evet sen şu tarafından destek vermelisin, Sağlık Bakanlığı farkındalık ve teşvik, evet Enerji Bakanlığı teşvik, Maliye Bakanlığı teşvik, vergilerin indirilmesi, KDV nin indirilmesi, vs. Üretimde teşvik ayrı, kullanımda teşvik ayrı, işte ulaşım iadeleri teşvikleri ayrı, vergi indirimi ayrı, ithalatta indirimler ayrı, yatırım teşviki ayrı, kalkınma Bakanlığı, yani hepsine görev düşüyor ki pazılın parçaları yerine tam otursun (K2). Sağlıklı Kentler Birliğine gidiyorsun, Avrupa da DSO, Sağlıklı Kent Sertifikası veriyor, hava kalitesi, gürültü, yeşil alan, kişi başına düşen yeşil alan ve 20 başlık var puan alıyorsun bisiklet yollarımızın uzunluğu diyor. Nereye giderseniz gidin karşınıza bisiklet çıkıyor. Bisiklet yolu, Bisiklet Altyapısı çıkıyor. Ama güzel gelişmeler de oluyor. ...5., 6., 7. ve 8. Sınıfları kapsayan ‘Spor ve Fiziki Etkinlikler Dersi’nde seçmeli ders olarak ‘Bisiklet Modülü’ alternatifinin sunulması.... gibi. Ama burada 5., 6., 7. ve 8. öğrencilerin talep etmesi lazım ki okul da ders açılsın. Sağlık Bakanlığı bu dersi seçen okullara Bisiklet vereceğini taahhüt etti (K4). Araba fiyatlarını o kadar teşvik ediyorlar ki, kampanyalar, düşük faizli krediler, arabaların ÖTV’lerini kaldırdılar. Bisikletten kaldırdılar mı? (K5).

5.3. Cezalar

Avrupa’da yolun kenarına çizgi çizdiniz mi kimse size dokunamaz orası bisiklet yolu (K2).

Birçok ülkede bisiklet ulaşımı için kullanılacak kaynaklar, motorlu taşıtlardan toplanan vergilerden oluşmakta; böylece hem motorlu taşıt trafiğinin azaltılması, hem de bisiklet ulaşımının arttırılması parasal olarak desteklemektedir (Öncü Yıldız ve Atalay 2011). Katılımcı K2 nin verdiği “İngiltere” örneğinde; “mesela şirketler ile anlaşma yapıyor hükümet. Şirket işe bisiklet ile gidip gelene bisiklet satın alabiliyor, onu şirket olarak vergiden düşüyor” şeklinde ifade etmiştir. Ancak Öncü Yıldız ve Atalay’ın (2011) ülkemiz için önemli bir tespiti bize, gelişmişliğin çok gerisinde kaldığımızın bir göstergesi gibidir. Bu tespit; “Kentiçi sürdürülebilir ulaşım türü bisiklete kentlerimizin yöneticileri ve teknisyenlerinin hak ettiği değeri vermediği bilinmektedir. Politikacılar oya dönüşecek yeni yollar, katlı kavşaklar, raylı sistemlerle

hedef büyütürken genellikle bisiklet gibi “küçük ve önemsiz” bir unsur unutulmakta, ya da göz ardı edilmektedir” şeklinde ifade edilmiştir (Öncü Yıldız ve Atalay 2011).

Bisiklet üretimini arttıracak arz ve talep yanlı teşviklerden geçmektedir. Bu kapsamda arzın artırılması için üreticiye yönelik, vergisel teşvikler verilebilir. Ya da kullanıcıya yönelik, örneğin iş yerine gitmek için bisikleti tercih edenlere kullanmadıkları “otobüs ücreti” iade edilebilir. Bisiklet üzerindeki vergi oranları düşürülerek daha ucuz olması sağlanarak kullanıcıların sayısı artırılabilir (Aydın 2015: 286). Ülkemizde umut verici bir uygulama ise; sağlık bakanlığının hareketli ve sağlıklı yaşam amacıyla uygulanan proje kapsamında dağıttığı bisikletlerdir (Türkiye Sağlıklı Beslenme ve Hareketli Hayat Programı, 2014–2017). Ancak henüz çok başlangıç seviyesinde olan bu kampanya, bisiklet uzmanları ve ilgili tüm paydaşlarla koordineli bir şekilde yapılmalı ve vizyon ve misyona göre, net ölçülebilir hedefler konulmalı, bu hedeflere ulaşabilecek ölçülebilir bir stratejiler belirlenmeli ve tüm bu süreçler değerlendirilmelidir. Böylece bu tür kampanyaların, ülkemizde yaygınlaştırılarak sürdürülebilirliği sağlanabilecektir.

6. Spor ve Rekreasyon (Bisiklet Yarışları ve Rekreatif Amaçlı Bisiklet)

Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklet binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin; “spor ve rekreasyon” ana temasına “bisiklet yarışları ve rekreatif amaçlı bisiklet” alt temalarına ait ifadeleri aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

6.1. Bisiklet Yarışları

Ben Stuttgart kulübünde iken (1957) yalnızca bizim kulübün 40 tane bisikletçisi vardı. Koştuğumuz yarışları 300 kişi 400 kişi koşardık. Almanya'yı takip ediyorum,. bu yıl koşan aktif 240.000 bisikletçisi var. Yani lisansını vize ettirmiş koşan eski bisikletçileri sayarsan milyonu geçer belki. Ben 1957'de gittiğimde Almanya harpten çıkalı harp 12 sene olmuştu. Bu gün Türkiye'de yarışan bisikletçi sayısı için uyduruk rakamlar uçuşuyor, eski lisanslılardan giriyorlar ama şu anda yarışlardan çıkarttığım şey; Yol Bisikletinde kıyamet kopsa 150 kişi yarışıyor, yani belki 160, 170 olur ama öbürleri hikâyedir yani. Dağ Bisikletinde de 100 kişi yarışıyor. Komik (K1). Kitle sporu ile ilgilenen yok, günlük başarı peşindeler. Yani bir çocuk yetiştirelim, şakası Dünya Şampiyonu olsun. O kadar. Olacağı yok ya:) :)... Çok beklerler. Alt yapı sıfır (K1). Bizim sporcu sayımız çok çok az yani Türkiye'ye yakışmayacak, bizim nüfus oranımıza yakışmayacak derecede çok çok düşük düzeyde (K3). Bir de Bisikletimizin en büyük sıkıntularından bir tanesi, Olimpiyatlarda biz dört disiplinde yer alıyoruz, Pist Yarışları, Yol Yarışları, Dağ Bisikleti ve BMX, Pist Yarışları. Bizim için Türkiye'de Veledrom yok. Yani Pist Yarışları Veledrom da olur.

Türkiye de bir Veledrom yok. Olimpiyatlarda almış altı madalya veriyor Bisiklet, bunun otuz altı tanesi Pist Yarışlarında ve bizim Pistimiz yok (K3). Okullar arası Türkiye Bisiklet Şampiyonası yapıyor. Önce il içinde sonra bölge ve bölgeler arası. Burada bir başka güzel şey ise Bisiklet Federasyonu 11 yaşın altındaki çocukları sporcu olarak yarıştıramıyor ama Okul Sporlarında 7 yaşındaki çocuğu sporcu olarak yarıştırebiliyorsunuz. Yaş engeli kısmen de olsa Milli Eğitim Bakanlığı yarışmaları ile aşıldı. Ama yine de Güvenli Bisiklet Yolları İhtiyacının karşılanması gerekiyor (K4). Bisiklet hala zevk için binilen küçük çocukların arada hızlı bir şekilde bakkala gidip ekmek alayım dediği bir araç. Bu tabi sportif başarıya da olumsuz yönde yansıyor (K4).

6.2. Rekreasyon Amaçlı Bisiklet

Bir işim var, spor kupalarının altlıklarını yapıyoruz mermerden ...Yine bisikletten tanıdığım bir Alman arkadaşı getirdim fabrikanın başına koydum. Bir gün bana geldi dedi 'Ben kendim için bir imalat yapacağım parasını vereceği' Ya ne olacak yap al git hayır dedim. Bende yılda bir milyon onlardan yapıyorum. 'Yok dedi. Ben 2700 tane istiyorum. Parasını vereceğim. Zaten parasını ben ödemeyeceğim bizim köy ödeyecek.' Niçin dedim bu 2700?'her yıl yaparız ananevi, bisiklet ile pikniğe gider gelir şilt veririz katılımcılara. Bu sene teklif ettim bu şilti mermere koyarak verelim dedim beğendiler.' Tabi ben gitmiştim o köye. Sizin köy o kadar büyük değil ki sizin nüfus kaç? dedim. Geçmiş gün '3000 kusur' dedi. Yoksa dışarıdan köy dışında katılım mı oluyor? dedim. 'Köyde bisiklete binen 2700 kişi var' dedi. 3000 küsur nüfuslu köyde 2700 kişiye şilt veriyorlar. Şimdi bu çok önemli bir rakam... Demek istediğim kitleyi düşünün, her köy böyle ama. Yani köyleri gezsem ekmek parası kazanırım şilt satarak (K1). Almanya'da şunu yaşadım, eğlenceli yarışlarla 6,7,8 yaşında çocukları bisiklete bindirirler eğlenceli ama... sadece yarış değil neler yapıyorlar. bu çocuklar 6-7 yaşında, ama yani git yarış, ama kondisyon, ama eğlen..Çocuk bisiklete biniyor, zevk duyuyor, okuluna gidiyor (K1). Almanya'daki bisiklet yolları tamam şehir içinde de var, bununla beraber öyle, klass değil ama köyler arasında da bisiklet yolları var. Yani yeşillerin içinde kuşlar, kelebekler, çiçekler (rekreasyon) diye var yollar yani (K1). Bir spor salonunda gün içerisinde 500 ila 1000 kişi spor yapabilir. Bir spor salonu parasına sadece bir spor salonunun inşaat parasına arsa değeri değil İstanbul'un üç ilçesini bisiklet alt yapısı ile donatıp gün içerisinde 500.000 kişiyi okula, bakkala, berbere, pazara, camiye, metrobüs'e gidip gelerek asgari düzeydeki spor ihtiyacını karşılayabilir (K2). Milli Futbol Takımımız, Fatih Terim o zaman ki antrenör, Avusturya da kamp yapıyor. Kampın ara günlerinde Fatih Terim kendisi de bisiklete binerek futbolcuları bisiklet ile geziyor. Aynı Fatih Terim Türkiye de bunu yapmıyor. Burada bir tezat var. Belki orada kaldığı otel bunu sunuyor. Ama aynı otel Antalya da da sunuyor bunu. Bu dikkat çekicidir. Fatih Terim yurt dışında yoğun antrenmanların arasında farklı bulup takıma bisiklet etkinliği yaptırıyorsun neden Türkiye de bunu yapmıyorsun sorgulanmalı (K4). Ben hafta sonları geziler yapıyorum.... Başlarda yorucu, rahatsız geliyor...Bisiklete binemiyorlar utanıyorlar. Ama bisiklete binerek bu zevki tadanlar da birkaç gün sonra daha iyi bisiklet, daha iyi malzeme alarak bisikleti hayatlarının bir parçası yapıyorlar (K4). Milli Futbol Takımımız, Fatih Terim o zaman ki antrenör, Avusturya da kamp yapıyor. Kampın ara günlerinde Fatih Terim kendisi de bisiklete binerek futbolcuları bisiklet ile geziyor. Aynı Fatih Terim Türkiye de bunu yapmıyor. Burada bir tezat var. Belki orada kaldığı otel bunu sunuyor. Ama aynı otel Antalya da da sunuyor bunu. Bu dikkat çekicidir. Fatih Terim yurt dışında yoğun antrenmanların arasında farklı bulup takıma bisiklet etkinliği yaptırıyorsun neden Türkiye de bunu yapmıyorsun sorgulanmalı (K4). Ben hafta sonları geziler yapıyorum.... Başlarda yorucu, rahatsız geliyor...Bisiklete binemiyorlar utanıyorlar. Ama bisiklete binerek bu zevki tadanlar da birkaç gün sonra daha iyi bisiklet, daha iyi malzeme alarak bisikleti hayatlarının bir parçası yapıyorlar (K4). Ödül ile motive edilen bisiklet gezileri, özellikle sanayii bölgelerindeki kuruluşlara şart koşulmalı, Devlet kanalı ile de olsa. nasıl şimdi trekking yapıyorlar, dağlara çıkıyorlar gençler tabi bunlar amatörce yapılan şeyler ama. Belediyeler kitap okuma kompozisyon yazma yarışmaları yapıyor ama hangi dalda yapıyor bilmiyoruz (belki bu kompozisyon yazma yarışmalarında tema bisiklet olabilir). Mademki bisiklet keşfedildi, o zaman bisiklet ile ilgili kampanyalar yapılmalı. (K5).

Güvenli Bisikletin tasarımcısı John Kemp Starley “Bisiklete binerek başka hiçbir egzersizde bulamayacağınız en sağlıklı ve keyifli rekreasyon elde edin” (The bicycle-London Borough of Culture 2019 <https://wfculture19.co.uk/>) şeklinde sloganlarla bisiklete binmeye, insanlarını özendirmeye ve rekreatif bisiklet kullanımını desteklemeye çalışmaktadırlar.

Uluslararası deneyim, ulusal bir bisiklet politikasına sahip olmanın kentsel ve kırsal alanlarda rekreasyon amaçlı bisiklet kullanımını teşvik etmek için güçlü bir araç olabileceğini göstermektedir. Böyle bir çerçeve, çeşitli sektörlerde ve hükümet düzeylerinde, bisiklet politikalarının uzun vadeli gelişimi ve uygulanması için ortak, bütünsel bir temel sağlayabilir (ECMT 2004, Aktaran: Department for Transport 2009: 13).

Bisiklet; ulaşım, spor ve rekreasyonel olarak popülaritesi gün geçtikçe artan bir araçtır (Özyazıcı, Gülcan 2018: 1). Ülkemizde özellikle rekreatif amaçlı bisiklete binmek spor amaçlı bisiklet kullanımından sonra en çok tercih edilen nedendir, çünkü ülkemizdeki bisiklet yollarının eksikliği, bizi ulaşım için bisiklet kullanımından alıkoymaktadır. Özellikle katılımcı ifadelerinde belirtildiği gibi yarış amaçlı bisiklet kullanımı ve çocuklukta oyun ve rekreatif amaçlı bisiklet kullanımı vurgulanmıştır. Özellikle katılımcıların aşağıdaki ifadelerinde; rekreatif bisiklet gezilerinin bazı kampanya veya uygulamalarla teşvik edilebileceği söylenmiştir.

Ödül ile motive edilen bisiklet gezileri, özellikle sanayii bölgelerindeki kuruluşlara şart koşulmalı, Devlet kanalı ile de olsa. nasıl şimdi trekking yapıyorlar, dağlara çıkıyorlar gençler tabi bunlar amatörce yapılan şeyler ama. Belediyeler kitap okuma kompozisyon yazma yarışmaları yapıyor ama hangi dalda yapıyor bilmiyoruz (belki bu kompozisyon yazma yarışmalarında tema bisiklet olabilir (K5).

7. Bisiklet Turizmi (İç ve Dış Turizmi Güçlendirmek)

Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin; “bisiklet turizmi” ana temasına “iç ve dış turizmi güçlendirmek” alt temalarına ait ifadeleri aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

Salzburg’da Salzburg festivali var, Bir günlük yarış bisiklette. İştirak için 80 € ödüyorsunuz. Oradaki bir spor kuruluşu, vakfi, yapıyor bunu. Gazeteye ilan veriyor, bisiklet dergilerine, Salzburg festivali, işte şu tarihte yapılacaktır. Not: iştirak 5.000 kişi ile sınırlanmış olup, daha fazla kayıt yapılmayacaktır. Kayıt tarihi şu ve şu tarihlerdir. Ve bir

hafta sonra 5001. oluyorsun (K1). Güney Afrika'da bir yarış yapıyorlar, Cup Epic diye. İlk başladığında yarışa iştirak 4000 \$. Altı gün Dağ Bisikleti Yarışı. Aslanların arasında kamp kuruyorsun çadırda yatıyorsun .Bir uçak bileti git geli filanda 3000 \$. Toplam 7000 \$. Bu adamlarda sınır koymuşlar 8000 kişiden sonrayı almıyoruz diye . Şimdi enteresan bir şey yaptılar. Güney Afrika'ya bu yarışa gidebilmeniz için kondisyonunuzu ispat etmeniz lazım. Yani öyle şapkamı alayım param var öyle olmuyor. Türkiye'den kimleri alıyor biliyor musunuz? Spor yaptığını aktif sporcu olduğunu hatta Türkiye şampiyonu olanları hemen kabul ediyor. Filan yani bir de kendinizi ispat edeceksiniz yani. Düşünün bu kadar kendilerini çekiyorlar. Ama 4000 \$ X 7000 kişiyi çarparsanız = 28000000 \$ Korkunç para. Bu artık futbola rakip olacak bir seviyeye geldi. Futbol yüz binleri, milyonları topluyor, ama 11, 11= 22 kişi oynuyor. Bu daha tam tersi yüz binler yok, yirmi binler, otuz binler var ama bizzat futbol oynuyorlar gibi yani bisiklete biniyorlar gibi (K1). Avrupa'da son beş yıldır tam gaz gidiyor, hatta son üç yıldır zirvede, Gran Fondo diye bir isim koymuşlar İtalyanlar koymuşlar bu ismi 'Büyük Mücadele' Latince'den tercümesi. 35 ile 60 yaş arası üç grupta Dünyada yarışlar yapılıyor. Üç bin, dört bin, beş bin, on bin kişi iştirak ediyor (K1). Taksim Meydanı, İstiklal Caddesi, Sultanahmet gibi turistik alanlarda, fuar alanlarında, trafiğe kapatılmış alanlarda büyük parklarda, rekreasyonel alanlarda Bisikletli Polise modern anlamda ihtiyacımız var. Polisin Jeepler ile Doblolar ile dolaşmalarını turistlere açıklayamıyoruz. Olağan üstü durumlarda araçla girilmeli evet ama onun dışında devriye görevini Bisikletli Polisler yapmalı. Bunu başarabilirsek imaj olarak ta Bisikletli Polis hem turizm anlamında Türk toplumunun da vitrini olacak (K2). Yeri/Yabancı Bisiklet Turizmi için, bisiklet dostu otellerin yaratılması. Dağlarda/Kırsalda bisiklete bindiniz sonra şehrin girişine geldiniz ve trafik canavarı ile baş başasınız. Turist oteline kadar güvenle gidebiliyor mu? Evine ulaşabiliyor mu? Yoksa arabanın altında kalma riski ile kalıyor mu? Hepsi birbirine bağlı ... Yani ne tarafından tutsanız o pazılın bir parçasını yakalıyorsunuz. Ama bunun doğru kurgulanması lazım. Eğer yalan yanlış yaparsanız, yerine oturmamamı o parça düşer oradan (K2). Derneğimizin birçok il ve ilçede temsilciliği var. Oralara etkinliklere gidiyoruz. Bisiklet Turizmini geliştirmek için. Şirin bir kent Esmahanım köyüne gittik. Köy Evinin bahçesine çadır kurduk, Çerkez Kahvaltısı, Çerkez Yemekleri yedik, Çerkez Düğünü izledik. Ertesi gün oradan Kocaali'ye geçtik, Melenagızı'nda bisiklet sürerek...Böylece Bisiklet Turizmi açılımını yaptık, şimdi gruplar gidiyor Esmahanım köyüne...Doğada temiz havada bisiklete bineceğim, bu arada çevremi keşfedeceğim doğamı keşfedeceğim köyleri keşfedeceğim, bisikletle Türkiye'yi dolaşacağım, Dünya'yı dolaşacağım (Bisikletle Dünya'yı dolaşan arkadaşlarımız var) işte size Turizm.. Hem günü birlik, hem yerel, hem ulusal, hem uluslararası Turizm. Ama Belediye Başkanlarının %99 'u bilmiyor bunu. Basın toplantısıyla onlardan gerçekten yaşamın içinde bisiklet yolları istedik (K2). Hatta Japonya'dan emekliler geldiler buraya, Dünyanın farklı ülkelerine bisikletle gezileri yapan emekliler. Ege, Marmara, Karadeniz turu yaptırarak onlara. Yani bir turizm şekli birileri için 10.000 km. uçmuşlar gelmişler burada bisiklete biniyorlar (K2). Almanya'nın Ulusal Bisiklet Yolları 75.000 Km.. 22.000 Bisiklet Turisti var. Türkiye'ye geldiğinde bu turizm çeşidini yapamıyorlar (K2). Türkiye mesela Bisiklet Turizminde atağa geçti. Ulusal Milli Takımlar artık yurt dışından Türkiye'ye sezon öncesi kamplarını yapmaya geliyorlar. Antalya'da özellikle yapmaya başladılar. Yaz döneminde de Temmuz Ağustos döneminde yükselti antrenmanı için Kayseri'yi tercih ediyorlar. Çünkü 2.200 rakımda bir de hava bakımından serin olduğu için. Yaz Kayseri için ölü sezon, Kışın da Antalya için ölü sezon. Şu an Türkiye güzel bir merkez olmaya başladı. Biraz geç kaldık ama orada da şu anda bir Pazar yakalanmaya başlandı. Türkiye'nin fiyatları da çok uygun, Mallorca bu konuda çok iyi biliniyor, en iyi şehirlerinde altıyüzbine yakın bir insandan bahsediliyor, gidip orada sezon öncesi kamp yapan veya müsabakalara hazırlandıkları ile ilgili. Burada Türkiye'deki otellerimiz yaklaşık 25 Euro'ya filan denk geliyor ama Mallorca'daki oda kahvaltı 80 Euro'nun altında yok. Türkiye pazarı oluşmaya başladı. Olsun büyüsün genişlesin ölü sezonumuzda en azından otellerimiz canlansın (K3). Cumhurbaşkanlığı Turunda gelen bisikletçiler Dünya çapında ciddi takipçisi var. Türkiye'de belki Bisikleti çok takip eden yok ama yurt dışında bu sporcuları takip eden ciddi bir hayran kitlesi var. Onlardan ricada bulunduk, fotoğraf, video çekimleri yapın ve paylaşın diye. Biz de Kenan Sofuoğlu gibi dereceler yapan, marka olan sporcular yakalarsak ama şuan böyle bir şansızlığımız var. Uluslar arası yarışlarda kürsü yapan sporcumuz yok yurt dışında (K3). Bursa'ya otobüs ile geziye

giderken Yalova çıkışında otobüsü durdurdular, Bisiklet yarışı var bekleyeceksiniz dediler. Otobüsten indik ve bisikletçileri gördük. İlk hayatımda bisikletçileri orada gördüm. Yalova'ya iniyorlardı o virajlı yollardan. Çok hoşuma gitmişti. O zamanlar 9-10 yaşlarındaydım (K4). Bakın şimdi İtalya Bisiklet Turunu Giro d'Italia turunu canlı olarak televizyondan seyrediyoruz ama reklam aralarında hep Fransa Bisiklet Turu Tour De France'ın bir sonraki reklam arasında İspanya Bisiklet Turu Vuelta a Espana'nın reklamları var. Fransa Turu Temmuz ayında, İspanya turu Ağustos ve Eylül aylarında, ...(K4).

Özellikle yapısal olarak zayıf kırsal alanlarda cazip bisiklete binme alternatifleri, Almanya'nın bir turizm merkezi olarak statüsünün iyileştirilmesine katkıda bulunmaktadır (NCP 2002-2012). Katılımcı K2'nin "Almanya'nın Ulusal Bisiklet Yolları 75.000 Km.. 22.000 Bisiklet Turisti var. Türkiye'ye geldiğinde bu turizm çeşidini yapamıyorlar" ifadesi ise bu bilgiyi desteklemektedir. Ayrıca katılımcı K3 uluslararası milli takımların Türkiye'yi ucuz olması ve mevsimsel uygunluğu açısından seçebileceğini söylemiş ve Türkiye'nin bisiklet turizminde merkez olmaya başladığını belirtmiştir. Bunlar;

Türkiye mesela Bisiklet Turizminde atağa geçti. Ulusal Milli Takımlar artık yurt dışından Türkiye'ye sezon öncesi kamplarını yapmaya geliyorlar. Antalya'da özellikle yapmaya başladılar. Yaz döneminde de Temmuz Ağustos döneminde yükseltti antrenmanı için Kayseri'yi tercih ediyorlar. Çünkü 2.200 rakımda bir de hava bakımından serin olduğu için. Yaz Kayseri için ölü sezon, Kışın da Antalya için ölü sezon. Şu an Türkiye güzel bir merkez olmaya başladı. Biraz geç kaldık ama orada da şu anda bir Pazar yakalanmaya başlandı. Türkiye'nin fiyatları da çok uygun"

şeklinde ifade edilmiştir.

Avrupa Birliği Bisiklet Master Planının 4. Maddesinde "Bisiklet turizmini tanıtmak" diye bir ifade kullanılmıştır. Bisiklet turizmi ve rekreasyon bisikletleri birçok Avrupa ülkesinde iyi kurulmuş olup, ulusal ekonomilere giderek daha önemli bir katkı sağlamaktadır. 2012 yılında Avrupa Parlamentosu tarafından yaptırılan bir araştırmaya ve bisikletçilikteki yeşil işler üzerine yapılan bir PEP-UNEP çalışmasına göre bisiklet turizmi; Avrupa Birliği, Norveç ve İsviçre ekonomisinin toplamına yılda 44 milyar Euro'dan fazla çevresel ve toplumsal faydalar ilgili katkıda bulunmaktadır. Bisiklet turizmi ve rekreasyonel bisikletin sürekli büyümesini sağlamak için, ulusal bisiklet turizmi koordinasyon merkezleri kurularak ve bisiklet dostu hizmet programları ile ilgili hizmet sağlayıcıları bir araya getirerek, gelişimlerini ulusal düzeyde denetlemek hayati önem taşımaktadır. Ulusal bisiklet turizmi koordinasyon merkezlerinin oluşturulması. Bisiklet turizmi destinasyonlarının başarısı, EuroVelo ile ilgili ve ulusal düzeyde gerekli diğer faaliyetleri koordine etmek için organizasyon yapılarının oluşturulmasını

gerektirir. Bu tür bir koordinasyon tipik olarak ilgili ulusal turizm bakanlığı veya otoritesini, ulusal karayolu veya ulaştırma bakanlığı veya otoritesini, bölgesel yetkilileri, bisiklet organizasyonlarını (kullanıcıları temsil eder), hizmet sağlayıcıları (ör. Konaklama) temsil eden kuruluşları ve toplu taşıma operatörlerini içerecektir. Bisiklet turizmi tanıtımına yeni başlayan ülkeler, araştırmalar için ilk temas noktası olan bir çalışma grubu kurarak başlasa da, uzun bir bisiklet turizmi geleneğine sahip olanlar tam bir koordinasyon merkezi kurabilirler (Draft pan-European master plan for cycling promotion 2018: 22)

Tüm Avrupa'nın genelinde, bisiklet turizminden 2.3 Milyar Euro elde edildiği bunun ekonomik karşılığının da 44 Milyar Euro olduğu Avrupa Bisiklet Federasyonu (ICF) raporlandırmıştır (The Benefits of Cycling, 2018:22). Bu sonuca göre bisiklet turizminin çok büyük bir ekonomik yararı olduğu ve mutlaka ülkelerin kendi bisiklet turizmlerini desteklemeleri gerektiği söylenebilir.

8. Kültürel Uyum (Aile ve Toplumsal Yapı, Yaşanılan Çevre/ortam)

Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “Kültürel Uyum” genel temasına ait ifadeler aşağıda sunulmuştur ve Şekil 4.3.8 aracılığıyla tartışılmıştır.

İşte bunu hep söylüyorum Dünyada bisiklet bir olay, ee ne diyeyim, bir yaşam tarzı, Bisikletli Yaşam. Adamın, 70 yaşına gelmiş maaşı az olduğu halde en son pahalı 20.000 €'ya bisiklet alıyor. Yani böyle bir tutku bisiklet. Bir yaşam tarzı. Şimdi Avrupa'da son beş yıldır tam gaz gidiyor, hatta son üç yıldır zirvede, Grand Fondo diye bir isim koymuşlar İtalyanlar koymuşlar bu ismi 'Büyük Mücadele' Latince'den tercümesi. 35 ile 60 yaş arası üç grupta Dünyada yarışlar yapılıyor. Üç bin, dört bin, beş bin, on bin kişi iştirak ediyor. Sorsanız hepsi iş adamı, bilmem ne yanında üç yüz kişi çalıştıran adamlar. Genelde bunlar eski bisikletçiler, mastırlar yarışına giriyorlar, bayağı da iyi şeyleri var. Bir kısmı da gençliğinde bisiklete binmiş ama spor yapmamış. Okumuş, tahsil yapmış, iş adamı olmuş, doktor olmuş, mühendis olmuş, avukat olmuş ama bisikleti çok seviyor, hatta biniyor, hatta bir sporcu kadar akşamları işten dönüp bisiklete biniyor, böyle pedal çeviriyor. En sonunda bir akıllı bunları toparlamaya başlamış, İtalya da başladı bu İspanya ya geçti sonra Almanya da vardı bu kadar büyümemişti. Türkiye'de de var ama çok mütevazî (K1)...kültürel olarak hala araç sürücüleri Bisikletlileri yok sayıyorlar. Yani eksik olmasına rağmen uygulanması gereken mevcut Trafik Kanunları da hala daha kültürel olarak oturmadi. Bu konuda kampanyalar başlatılmak istendi. Özellikle biz İzmir için bu tür kampanyalar istedik...en büyük etken hakkında istemesi, ben yaklaşık son beş yıldır hayatında hiç bisiklet kullanmamış insanlara orta yaş üzeri kadın erkek bisiklet binmesini öğretiyorum. Onlar çok mutlu oluyorlar. Benim onlardan isteğim bisikleti öğrendiniz burada kalmasın, bisiklete binin yollara çıkın. Yollarda ne kadar çok görülürsek

diğer taşıtlar, yayalar karşısında saygınlığımız artacak. Yani kültüre bisikletin oturtulmasına yardımcı olun..K2. İzmit Belediyesi Bisiklet Park yerleri yapmaya başladı, biraz modern tarzda Bisiklet Park Yerleri. Şehrin hemen birçok noktasına konmaya başlandı. İlk kimse park etmiyordu, bir süre sonra baktık ki Bisiklet Park Yerini gören Aaa demek ki burada Bisikletle geçiliyormuş diye bir kafada şey oluşmaya başladı. Evindeki Bisikletini oraya getirmeye başladı ve park edeceği bir yer var artık. Bunun biraz önünü açmak lazım, burada Yerel Yönetimlere büyük görev düşüyor.. K3 Bisiklet Kültürüne baktığımız da tabii ki, yurt dışında nereye baksanız bisiklet için bir yol ayrılmış, özellikle Avrupa ülkelerinden bahsediyorum, bizden daha gelişmiş ülkelere bahsediyorum, ayrıcalıklılar, tesisleri var, bizde bisiklet yolları daha yeni yeni başladı. O kültürü bile oturtamıyorsunuz bir anda ama zaman lazım olacak(K3) Şoförlerin çok bilinçlendirilmesi konusunda Federasyon olarak girişimlerimiz oldu. Özellikle bu ehliyet alırken yapılan sınavlar da Bisikletle ilgili en az 4-5 tane soru konulacak bundan sonra. Yani bir şeyler yapmak lazım. Bisikletin şu an trendi çok yükseliyor, ama bizim yaptığımız hareketlerden değil, doğal akışında gidiyor. İnsanlar 8-10 bin liralık, 20 bin liralık bisikletler satın almaya başladılar. Kıyafetlerini ful profesyonel sporcu gibi giyiyorlar. Böyle amatör durmuyorlar. Kimse de bunları bir politikadan dolayı böyle ne bileyim biraz ekonomik gelir seviyesi de artınca Bisiklete yönelim arttı. Lüks daha lüks araca gitmiyor bisiklete dönüyor. Yani bu bilinç kendiliğinden oluşuyor(K3). Araç sürücüleri bisikletlileri yok sayıyorlar. Yani eksik olmasına rağmen uygulanması gereken mevcut Trafik Kanunları da hala daha kültürel olarak oturmadi. Yollarda ne kadar çok görülürsek diğer taşıtlar, yayalar karşısında saygınlığımız artacak. Yani kültüre bisikletin oturtulmasına yardımcı olur (K4).Emniyet şeritlerine her 50 metrede bir 'Bisiklet Yolu' işareti koyacaksınız ki kültürel entegrasyon olabilsin. Bisikletliler bu yolları kullandıkça ve diğer sürücüler de bisikletlileri ve yollardaki 'Bisiklet Yolu' işaretlerini gördükçe olacak bu entegrasyon (K4).Bisiklet hala zevk için binilen küçük çocukların arada hızlı bir şekilde bakkala gidip ekmek alayım dediği bir araç. Bu tabii sportif başarıya da olumsuz yönde yansıyor. İnsanlarımız şunu aşamadılar. Takım elbise ile bisiklete binilir mi? Bir de insanların peşinden koştuğu insanların hiç biri buna örnek olmadı. Ne hiçbir sanatçı bindi, ne bir futbol adamı bindi. Ya da bir, Belediye Başkanımız, bir Valimiz, bir Kaymakamımız neden bisiklete binmiyor (K4).Bir televizyon kanalı 2-3 yıl önce haber yapmış, Milli Futbol Takımımız, o zaman ki antrenör, Avusturya da kamp yapıyor. Kampın ara günlerinde kendisi de bisiklete binerek futbolcularımız ile birlikte bisiklet ile geziyor. Aynı kişi Türkiye de bunu yapmıyor. Burada bir tezat var. Belki orada kaldığı otel bunu sunuyor. Ama aynı otel Antalya da da sunuyor bunu. Ancak antrenör yurt dışında yoğun antrenmanların arasında farklı bulup takıma bisiklet etkinliği yaptırıyorsunuz neden Türkiye de bunu yapmıyorsunuz. Bu dikkat çekicidir (K4). Yerel Yöneticileri de Bisiklete bindirmek gerekli ki basın da ilgisini çekelim. Bir de gerek Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu, gerek diğer yarışlarında, önceden tarih ve yayın programı ile ilgili bilgilendirme ve reklam yapılmıyor. Bakın şimdi İtalya Bisiklet Turunu Giro d'Italia turunu canlı olarak televizyondan seyrediyoruz ama reklam aralarında hep Fransa Bisiklet Turu Tour De France'ın bir sonraki reklam arasında da İspanya Bisiklet Turu Vuelta a Espana'nın reklamları var. Fransa Turu Temmuz ayında, İspanya turu Ağustos ve Eylül aylarında, bu halkı o yarışlara hazırlıyor. Bakın bunlar çok bilinmiş bisiklet organizasyonları olmasına rağmen, iki, üç ay önceden insanları oraya davet ediyorlar. Türkiye de geçenlerde Sakarya da yapılan Dağ Bisikleti Kupasını da TRT canlı olarak verdi ama TRT bunu canlı olarak vereceğini yarıştan iki gün önce duyurmaya başladı. Bunu yarıştan 15 gün önce duyursa daha çok izlenme oranına ulaşacak. Yayın 1 saat 20 dakika sürdü...Sistemli değil. Bir de ünlü kişileri halkın ilgi duyduğu kişileri bu tür etkinliklere getirmek lazım. Etkinlik sırasında ya da sonrasında ses getirecek bir şey yapmak lazım. Örneğin bir konser, mesela bu gün Kanser Haftası Bisiklet Etkinliğine Nilüfer geliyor veya Orhan Gencebay geliyor gibi yani. Sahnede bile Bisiklete bindirebilirsiniz bu sanatçıları veya ünlüleri (K4).Yaşanılan şehir ve kültür önemli. Bakın yıl 1962, İtalya'da Dünya Şampiyonasına katıldım. Yarış Milano'nun Salo köyü ile Verona ve Brescia sınırındaki Lago di Garda gölü etrafında bir bizim Sapanca Gölüne benzer, bir kısmı Kocaeli bir kısmı Sakarya da yapıldı. Oradaki insanların Bisiklet Yarışlarına ilgisi muazzamdı. Yarış parkurunun bir bölümü yokuş, göl kenarına iniyoruz oradan tekrar çıkıyoruz, yazlıklar filan var çevrede insanlar yol kenarında yokuşu çıkarken oradan bize (sporculara) hortum ile su tutup fiskeye yapıyorlar. Sonra bir yerde

kenarda bir bayan sesi, Viva Xxxxx isimle bana sesleniyor alkışlıyor. Düşünüyorum benim akrabam yok, tanıdığım yok burada beni nereden biliyorlar. Hâlbuki Yarışacak Bisikletçilerin isimleri ve sırt numaraları gazetelerde yayınlanmış. Böyle yarışıyoruz. Kültürel olarak ne kadar fark var aramızda görebilirsiniz sene 1962. İkinci yıl zaten Türkiye Şampiyonu oldum 1963 de. Bu kez Dünya Şampiyonasına Belçika'ya Brüksel'e gittik. Kriteriyum 11 Kilometrelik bir parkur. Kafelerde, publarda, televizyondan parkurun tamamını canlı seyrediliyor. Yarışçılar yaklaştığı zamanda herkes kafenin önüne çıkıp yarışçıları alkışlıyorlar. Bisikletçiler geçtikten sonra tekrar televizyondan yarışı takip ediyorlar. Yani kültür böyle oluşturuluyor. Bizde de kültürel entegrasyon için halkın izleyebilmesi bilgilendirilmesi önemli (K5).

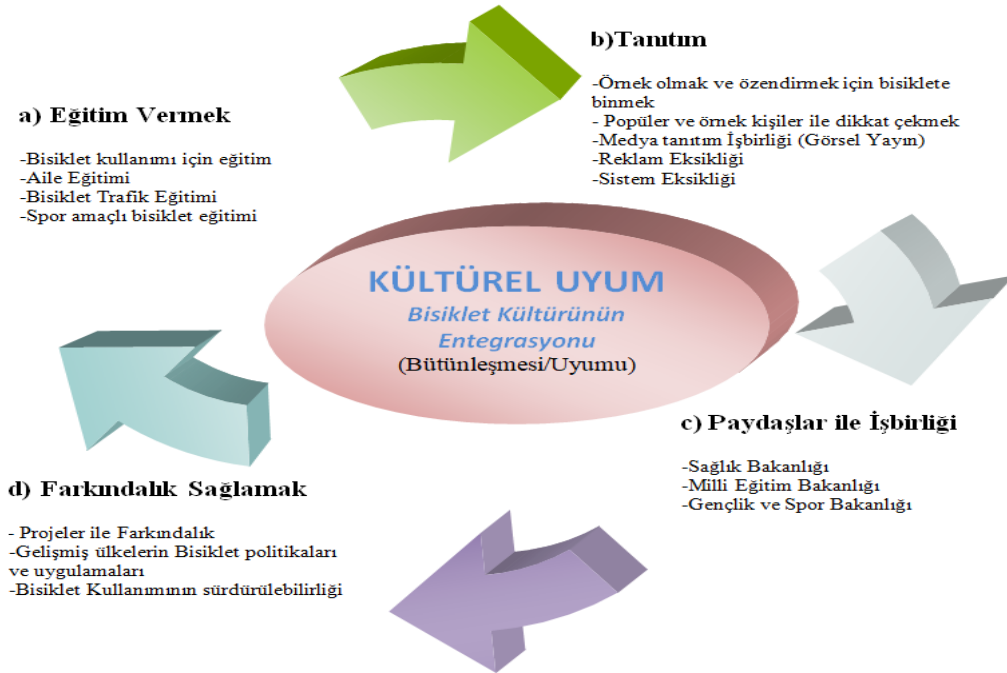
Kaldırımı bile olmayan yerlere bisiklet yolu yapmaya çalışıyorsunuz, yani bunu hemen toplum kabul etmiyor. Araçlarda kabul etmiyor çünkü kaldırımlara park ediyorlar değil bisiklet yollarına. Bu kültürü oluşturmak biraz zaman istiyor ama bir yerden de başlamak lazım. İzmit Belediyesi bunu yaptı yani. Biraz zorlama ile birçok yere bisiklet yolunu götürdü. İnsanlar o kızıl ya da daha sonra maviye dönüştürülen bisiklet yollarını gördüğü zaman artık yadırgamıyor. Bir bisiklet yolu olduğunu anlıyorlar mavi rengi görünce. Herkesin bir bisikleti olsun dediler, işte sekiz yıldır bütün beşinci sınıflara bisiklet dağıtılıyor. Bütün öğretmenlere dağıtıldı. Bütün İmamlara dağıtıldı. Bütün Muhtarlara, yani bütün paydaşlara bu bisikletler dağıtıldı. Tabi bu bisikletleri verirken de kullanılabilir olması önemli. Kaskı ile beraber veriliyor. Buda güzel bir şey. İzmit Belediyesi kendi imkanları ile verdi bu bisikletleri, destek almadı (K3).Şimdi ben değişik bir yerden yaklaşacağım. İzmit Belediyesi bisiklet park yerleri yapmaya başladı, bu modern tarzda. Şehrin hemen birçok noktasına konmaya başlandı. İlk kimse park etmiyordu, bir süre sonra baktık ki bisiklet park yerini gören, burada bisikletle park yeri varmış diye kafada bir şey oluşmaya başladı. Park edebileceği bir yer var artık. Evindeki bisikletini kullanmaya başladı ve bunun biraz önünü açmak lazım, burada Yerel Yönetimlere büyük görev düşüyor....İzmit Belediyesi Sağlık Bakanlığı Bisiklet dağıtmaya başlamadan önce bu bisiklet dağıtım işini başlattı. (K3).Televizyon yayıncılığında Türkiye olarak bir dezavantajımız var. Bilmiyoruz bisikleti. Mesela futbol niye herkes izliyor? Biraz yorum yapabiliyorlar, işte ofsayt oldu, faul idi, değil idi vs. üzerine yorum yapabiliyor. Ama bisiklet sporu Euro Sport'un en çok yer verdiği branşlardan bir tanesi... Fakat o yayınlarda Pelaton anlatılıyor, içinde kimler saklanıyor? Kim atak yapacak? Kapılar nedir? Yani hiç yarışmamış kişilerin bunları bilmesi biraz zor. Yani bilmediği içinde yayında böyle tarihi turistik yerleri de gösteriyor, aslında biz daha çok oraları izliyoruz. Yani bilinçli bir bisiklet izleyicimizin olmamasından dolayı ilgi çok düşük...(K3).Üzülerek bir şey daha söyleyeceğim, üç sene önceki tespitimdi, işte Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu, TRT Spor canlı veriyor, izliyoruz, çoğu insan izliyor çünkü TRT Sporunda bisiklet için olmasa bile kendine ait bir izleyici kitlesi var, TRT Spor bunu aynı zamanda Sosyal Medyada da paylaşıyor. Bu gün işte Sam Bennett birinci oldu şu etap da vs. Her gün bir haber düşüyor. Yani Facebook'tan takip ediyordum TRT Spor, beş beğeni, altı beğenide kalıyor. Mustafa Denizli bir açıklama yapıyor, üç yüz, beş yüz, bin beğeni geliyor ama bisikletle ilgili olanlarda neredeyse on beğeniyi geçmemiştir. Tabi bu reklam verecek kişileri de etkiliyor....(K3)...Sağlık Bakanlığı yeterli teşviki yapıyor. Milli Eğitim Bakanlığı işte ders olarak işliyor, Okul Sporlarına da dahil edildi, artık Bisikletin Okullar Arası Türkiye Şampiyonası yapılıyor. Evet, bazı sıkıntılar var ama bu Bisiklet ile ilgili değil tüm spor branşlarını kapsayan genel yapısal sistemsel sıkıntıları var. Eğitim/Öğretim ile beraber sporunda yapılabilmesi gibi.. ...Emniyet şeritlerine her 50 metrede bir Bisiklet Yolu işareti koyacaksınız ki Kültürel Entegrasyon olabilsin. Bisikletliler bu yolları kullandıkça ve diğer sürücüler de Bisikletlileri ve yollardaki Bisiklet Yolu İşaretlerini gördükçe olacak bu entegrasyon... ..Bisiklet iyi anlaşılabilir, anlatılabilir ise hayatının her yönü için olumlu alanda çok şeyler katabilecek bir araç... .Kırsaldan çok şehir merkezlerinde farkındalık amaçlı bisiklet etkinlikleri yapıyoruz ki insanlar görsünler bizi. Yerel Yöneticileri de Bisiklete bindirmek gerekli ki basın da ilgisini çekelim. Bir de gerek Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu, gerek diğer Bisiklet Turları veya Yarışlarında önceden tarih ve yayın programı ile ilgili bilgilendirme ve reklam yapılmıyor. Bakın şimdi İtalya Bisiklet Turunu Giro d'Italia turunu canlı olarak televizyondan seyrediyoruz ama reklam aralarında hep Fransa Bisiklet Turu Tour De France'ın bir sonraki reklam arasında da İspanya Bisiklet Turu Vuelta a Espana'nın reklamları var. Fransa Turu Temmuz ayında,

İspanya turu Ağustos ve Eylül aylarında, bu halkı o yarışlara hazırlıyor. Bakın bunlar çok bilinmiş organizasyonlar olmasına rağmen Turlara bir, iki, üç ay önceden insanları oraya davet ediyorlar. Türkiye de geçenlerde Sakarya da yapılan Dağ Bisikleti Kupasını da TRT canlı olarak verdi ama TRT bunu canlı olarak vereceğini yarıştan iki gün önce duyurmaya başladı. Bunu yarıştan 15 gün önce duyursa daha çok izlenme oranına ulaşacak. Yayın 1 saat 20 dakika sürdü. Sistemli değil ara ara TRT ve Özel TV kanalları Bisiklet aktivitelerini yayınlıyorlar ama sitemli değil. Sistemli değil. Bir de ünlü kişileri halkın ilgi duyduğu kişileri bu tür etkinliklere getirmek lazım. Etkinlik sırasında ya da sonrasında ses getirecek bir şey yapmak lazım. Örneğin bir konser, mesela bu gün Kanser Haftası Bisiklet Etkinliğine Nilüfer geliyor veya Orhan Gencebay geliyor gibi yani. Sahnede bile Bisiklete bindirebilirsiniz bu sanatçıları veya ünlüleri. Olabilir. Dikkat çekmek önemli K4. Eğer Avrupada bu kültür gelişmişse birinci sebebi izlenebilme olanağının olması. Aslında insanımız mücadeleyi seviyor. programını saatlerce televizyon başında izleyen milyonlarca insanımız var. Ne var orada mücadele. Ama bir bisiklet yarışını seyretme şansları da yok ki. Yani halkın, bu sporun zorluklarını, yarışı içerisindeki mücadeleyi izleyebilmesi imkanları yok ki bizde (K5). Avrupa'da insanlar yarışı seyredebilmek için dağlara, yollara çıkıyor. Sporcu zor geçiyor aralarından. Bisiklet yarışı dediğin zaman hayat duruyor onlar için.. Adam karlı Alplerin tepesinde bisikletçinin yanından şortla koşuyor. Ama reklamı ona göre yapıyor tarih yer saat olarak halkı bilgilendiriyorlar. İtalya Bisiklet Turunun sponsoru La Gazetta Dello Sport. İtalya Bisiklet Turunun Genel Klasman Birincisine giydirilen mayo da pembe. Fransa Bisiklet Turu Genel Klasman Birincisinin giydiği mayo sarı. Bizde de mayo denilince insanımız deniz mayosu filan sanıyor. Kültürü aldıktan sonra, izlemeye gidiyorlar karlı buzlu dağlara, yani o kültür yok bizde (K5). Brescia ile Salo arasında ağır sanayii olmayan orta ölçekli fabrikalar var. Fabrikaların önlerinde Bisiklet Park Yerleri var. Bir gün Antrenmandan Brescia'dan Salo'ya dönerken tam paydos saatine denk geldik, yollar olduğu gibi bisiklet. Paydos etti insanlar, aldılar askıdan bisikletlerini evlerine gidiyorlar. Yani araba ile filan işe gidip gelen yok. Yani işe gidip gelen bisiklet ile gidip geliyor. Yine antrenmandayız Solo'da, yokuş çıkıyoruz, önümüzde bir kamyon gidiyordu, kamyoncu bizi dikiz aynasından görünce, çektı sağa, stop etti arabasını, indi arabadan aşağı, bizi alkışladı. Yarış değil antrenman ya. Sadece biz Türk Milli Takımını 5 kişiyi görünce durdu, park etti arabasını. İndi aşağıya alkışladı. Biz geçtik gittik. Ondan sonra arkamızdan ağır ağır geldi. Çok değerli bir anı bu benim için. Bisiklet sporu/sporcusu bu kadar içlerine işlemiş yani. (K5).

Start Milli Eğitim Bakanlığınca Bisiklet Eğitim Modülünün hazırlanması oldu. Sonrasında üç Bakanlık, Milli Eğitim, Sağlık ve Spor Bakanlıklarının ortak projesi olan Fiziksel Aktiviteyi Geliştirme ve Obezite'yi Önleme Projesi ile devam etti. Bunlar için startı idi. Sağlık Bakanlığı neden girdi bu projeye? Sağlık Bakanlığı Obeziteyi önleyici ve Genel Hareketlilik için Bisikleti seçti. Bununla ilgili Sağlık Bakanlığına bir sunum yapıldı mı? Yoksa Sağlık Bakanlığı kendisi mi Bisikletli Aktiviteye karar verdi? Bunun bir ayağında önceki dönem Belediye Başkanı vardı, kendisi de aktif bisiklet kullanıcısıdır zaten, Türkiye de ilk ve halen daha tek olan Avrupa Birliği Projesi kapsamında Bisiklet Projesi olan Brüksel Sözleşmesini imzalayan Belediye Başkanı. Evet. Brüksel Sözleşmesini Belediye Başkanı olarak imzaladı ama ondan önceki dönemde Millet Vekili idi. O dönemde Sağlık Bakanlığının Fiziksel Aktiviteyi Geliştirme ve Obezite'yi Önleme Projesi fikrinin sahiplerinden biridir (K1).

Bisiklet çok yönlü, bu çok yönlülük hani İsviçre çakısı gibi, toplumun her kesimine dokunacak bir şey... hakikaten kentlere gidip yakından takip ediyorum Sydney ne yapmış bisiklet için, Vancouver ne yapmış bisiklet alt yapısı için, Mexico City, Rio, Taiwan, Taipei, bisikleti, bisiklet yollarını nasıl kente geri getirmiş. Hepsi farklı coğrafyalar farklı kültürler farklı alt yapılar. Kültüre özel farklı yöntemler bulmuşlar, bazılarında bisiklet yollarını tamamen ayırmışlar, bazılarında yolun kenarında bölmeye gerek duymamışlar, sadece işaret koymuşlar, hepsi farklı metotlar geliştirmiş. Bu metotların hangisi Türkiye'ye daha doğru daha uygun, çünkü Avrupa'da yolun kenarına çizgi çizdiniz mi kimse size dokunamaz orası bisiklet yolu (K2). Dünyada bir ikilem var, aynısı Türkiye de var. Dünyada 7 milyar insan yaşıyor, 3,5 milyar insan (yarı nüfusu) ekonomik gerekçelerle, alamadığı için tam buğday ekmeği köy ekmeği üretip tüketiyor, fakirlikten zirai ilaç gübre alamadığı için ekolojik ürün üretip tüketiyor, ve bu insanlar otomobil alamadıkları için bisikletli yaşam sürüyor. Türkiye'de de aynı şekilde garibanlar bisikletle yolculuk yapıyor Anadolu da. Ve

hala öyle algılanıyor parası olan zengin insanlar bisiklete binmez. Ama hemen Çin'in yanı başında Tokyo'da Japonya'da Dünyanın en zengin ülkelerinden birisi en zengin, toplumlarından birisinde bisiklet kullanıyorlar, bisikletle çocuklarını ana okuluna götürüyorlar, bisikletle işe gidiyorlar, bisikletle spor yapıyorlar (K2). Finlandiya Oulu kentinde 1.200 öğrencili okulun 1.000 öğrencisinin geçen ay - 17o'de okula bisiklet ile gidip geldiğini sosyal medyada Dünya'ya duyurmuşsa biz bu ülkede onların gelir seviyesine göre ekonomik gelir düzeyi daha düşük bir ülke olarak, iklim koşulları da onlara göre + 17o olan bir ülke olarak çok geride kaldığımızı gösteriyor bize (K2). ...Yani bizim o konuda sıkıntımız var. Benzer durum ...önceki Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turunun İstanbul etabı sonunda ödül töreninde de yaşandı. Mark Cavendish (Dünya Şampiyonu) ödül için kürsüde. Ödülü taktim edecek yok. Cavendish ben kimseyi beklemem diyerek tam kürsüden incekken ikna ediliyor. ...Sunucu bilmiyor, yada çekiniyor, bilgilendirilmeliler, sayın(Başkanım, Valim, Bakanım....) siz burada duracaksınız ve sporcu gelecek ödülünü sunacaksınız. Bisiklet çok zevkli, ama bu üzerine oturmadan bilinmiyorlar. Ben hafta sonları geziler yapıyorum, diyorlar ki; "daha rahat sele yok mu" alacaksınız. Bir saat değil de yarım saat binerek fiziksel olarak alışacaksınız. Kasların alışacak. Bisiklete binemiyorlar utanıyorlar. Erkekler de kadınlar da utanıyorlar. Bana bakarlar, ya baksınlar. Ama bisiklete binerek bu zevki tadanlar da birkaç gün sonra daha iyi bisiklet, daha iyi malzeme alarak bisikleti hayatlarının bir parçası yapıyorlar. Gerçek zorluk insanları bir kere olsun bisiklet selesine oturtmakta. Ondan sonrasını bisiklet çözüyor. Sporcular ile birlikte yol antrenmanındayız, kolluk kuvveti Jandarma bizi durduruyor, Niçin buradasınız? Antrenman yapıyoruz. Gidin statta yapın antrenmanınızı. Sayın komutanım Yol Bisikleti Yarışları için antrenmanı yollarda yapılır. Yasal olarak bir engel de yok. Ben bunu bilmiyorum diyor (K4)



Şekil 4.4: Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin *Kültürel Uyum (Bisiklet Kültürünün Entegrasyonu)* genel temasına ait genel ve alt temalar

Araştırma sonucunda elde edilen bulgular (Şekil: 4.4) incelendiğinde Kültürel Uyum için Bisiklet Kültürünün Entegrasyonu (Bütünleşmesi/Entegrasyonu) ile ilgili

temalarda eğitim verilmesi ile bisiklet trafik eğitiminin tüm çocuk ve yetişkinlere verilmesi, arzulanmakta ve önerilmektedir. Ayrıca spor amaçlı bisiklet eğitimi için ise katılımcılar, antrenörlerin yetişmesi ve nitelikli eğitim için bütçenin artırılması gerektiği vurgulanmıştır.

Bisiklet ile kişisel ve sosyal gelişimin sağlanması (Olumlu Tutum ve Alışkanlık Kazanımı-Toplumsal Fayda Sağlanması ve Kültürel Gelişim- Vizyon Kazanımı) üzerinde durulmuştur. Bisiklet kullanımında evrensel politikalar ve kurallara (Dünyanın ve Avrupa'nın gelişmiş ülkelerinin Bisiklete Bakışı-Uygulanan politikalar-Sürdürülebilirlik) dikkat çekilerek katılımcı ifadelerinde vurgulanmış, diğer bir unsur olarak; Bisikletin sporda ve ulaşımda kullanımıyla ilgili farkındalığın sağlanması (Fiziksel Gelişimin Sağlanması- Beceri ve Teknik Gelişimin Sağlanması-Ulaşımın bisikletle ulusal entegrasyonunun sağlanması) şeklinde ifadelerle önemi ortaya çıkarılmıştır. Ulusal politikalara bakıldığında gelişmiş veya gelişmemiş ülkelerin "bisikleti" kullanımı ve yaygınlaştırılmasına yönelik, farklı uygulamalar görülmektedir. Rietveld ve Daniel (2004: 532) bisiklete binme gibi motorsuz bir taşıma tarzının, ülkeler arasında yoksul kişilerin ulaşım tercihinden, aktif bir yaşam tarzına uyan spor moduna kadar, güçlü bir şekilde farklılık gösterdiğini belirtmiştir.

9. Ekonomik Bütçe (Finans Kaynakları)

Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin; "ekonomik bütçe" ana temasına "finans kaynakları" alt temasına ait ifadeleri aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

Bisikletin her tarafı ekonomik... Bisiklet kullanımının yaygınlaşması bisiklet alt yapısının hak ettiği gelişmişlik seviyesine ulaşması demek; spor yapılması demek fiziksel hareketliliğin arması, obezitenin azalması ile Sağlık Bakanlığının giderlerinin azalması demek, öbür taraftan spor tesislerinin yapımı ve toplu ulaşım yatırımlarının azalması demek, maliyetlerinin düşmesi demek, caddelerde, şehirlerde trafik sorununun azalması ve daha az gürültü ve iklim değişikliği için daha az karbon ile insanların daha temiz bir hava soluması demek, bunun yanında çevre konusunda uluslararası taahhütlerimizin yerine gelmesi demek, bu arada petrol giderlerinin azalması ile cari açığın azalması demek, ulaşım giderleri azaldığı için kişilerin gelir seviyelerinin artması, refah seviyelerinin yükselmesi demek, yaşam kalitesinin topyekün artması demek, gelecek için sorumluluk yüklenmek demek... Bireysel olarak da hayatınızın neresine koyarsanız orada kazanıyorsunuz bisiklet ile. Hayatınızın jokeri, deyin ki ben bu işten ekmek yemek istiyorum, bisiklet tamirciliği yapın, ticaret yapın, ben bisiklet kiralayacağım kiralayın, ben bisiklet satacağım satın, ben bisiklet üreteceğim üretin, ben kullanarak tasarruf edeceğim deyin ulaşım bütçenizden, ben spor por yapacağım, spor yapmak için her ay spor salonuna

250 Tl. vermeyeceğim, çıkacağım doğada temiz havada bisiklete bineceğim, ben sağlığımı onunla kazanacağım deyin sağlık bütçenizden, tasarruf edin. Bu arada çevremi keşfedeceğim doğamı keşfedeceğim köyleri keşfedeceğim, bisikletle Türkiye'yi dolaşacağım işte size turizm. Ama günü birlik turizm, ama yerel turizm, ama ulusal turizm, ama uluslararası turizm. Her şekilde bisikleti hayatınızın bir yerinde konumlandırabilirsiniz ve karlı çıkarırsınız. Hiç zararı yok (K1). Ekonomik gelir seviyesi de artınca bisiklete yönelim arttı. İnsanlar lüks daha lüks araca gitmiyor bisiklete dönüyor. Yani bu bilinç kendiliğinden oluşuyor. ...Yani bisikletin önünü ben çok açık görüyorum (K3). Gelecekte Türkiye de Bisiklet olacak. İnsanlarımız önümüzdeki 15-20 yıl içinde bu otomobilden bıacaklar, bir doyum olacak. Bu arada Bisiklet de durmayacak gelişecek. Bisikletin Türkiye de öni çok açık. Seksen milyon nüfusa rağmen yıllık bisiklet satışları henüz üç buçuk milyona ulaşmadı. Bu artacak Türkiye de. Hem ekonomik olarak, hem de sağlık için bisiklete yönelinecek. Araç yoğunluğu arttıkça trafik eziyeti ve kaybedilen zaman insanları Bisiklet kullanmaya yöneltecek. Katlanabilir Bisikletlerin satışlarında büyük bir gözlemleniyor. Şehir merkezinin dışından gelen insanlar araçlarını uygun bir yere park ettikten sonra bagajdan katlanabilir bisikletlerini çıkarıp işe, alışverişlerine bunlarla gidiyorlar. Hem park parası vermiyor, hem de bir, bir buçuk kilometre bisiklete binmiş oluyor, hem zaman kaybetmiyor. Bu olay gelişmeye başladı. Aynı şey 1940'larda Hollanda da yaşanmış. Amsterdam da, Rotherdam da araçlarla hareket edilemez hale gelmiş. Trafik saatlerce kütlenmiş. 1960'lara kadar sürmüş bu. 1970'lerde Bisiklete dönmüşler. Bu Sportif başarı olarak da yansımış ülkeye. Gelecekte bisikletin formu değişse bile hayatımızdan hiç çıkmayacağı gibi daha da payı artacak. Birde insanlar ilgi duydukları yerlere bisikletle gitmek istiyorlar, uçaklarla, arabalarla değil konsept bu artık. Tabi zaman kısıtı yoksa...Çünkü bu, her insana ulaşabilen büyük ekonomik bir sektör (K4). Orta yaşlı birinin bisiklete binmesi için gelir düzeyinin yüksek olması lazım. Çünkü binebileceği bir bisiklet 4-5 bin liradan başlıyor. Öyle değil mi. Fiyatlar çok fahiş... (K5). Elektrikli bisikletlerin olması, yani kısa mesafeli ulaşım için bir ulaşım aracı olarak, bu elektrikli bisikletlerin iki kişiliği var, üç kişiliği var, kargo bisikletler var gelecekte hayatımızda bisiklet daha çok olacağı benziyor (K5)...Bisiklet Sporunun da böyle pahalı bisikletler ile bu işin yürümesi mümkün değil. Hele bundan sonra zaten alınamaz bu krizden sonra. 5.000 Dolar gibi fiyatlar çok nadir insan alabilir bu fiyatlara bu bisikletleri (K6).

9.1. Finansman Kaynakları: Sorun şuydu Para yok, imkan yok, her şey para ile daha da iyi oluyor. Yani o bakımdan (K1).

Katılımcıların “bisikletin” geleceğini açık görmeleri” ile ilgili düşünceleri, ulusal bisiklete binme planında söylenen “bisiklet kullanımının teşvik edilmesi, bisiklet endüstrisi perakende ticaretine ve bisikletle ilgili sayısız hizmet alanında teşvik sağlar ve böylece küçük ve orta ölçekli işletmelerin gelişimine yardımcı olur (NCP 2002-2012)” politikasıyla örtüşmektedir.

Bisiklete binme, sürdürülebilir ekonomik kalkınmaya ve istihdam yaratmaya katkıda bulunmaktadır. Bisiklete binme iş imkânı yarattığı gibi, şu anda tüm Avrupa’da yaklaşık 750.000 istihdam ile bağlantılıdır ve son yıllarda sayıları giderek artmaktadır. Bisiklete binme modal payı iki katına çıkması durumunda, ek bir 400,000 istihdam ve perakende bisiklet satışlarında ek bir 3.5 milyar € ciroyu yaratacağını da göstermektedir (Draft pan-European master plan for cycling promotion 2018: 8).

Bisiklet tüm Dünyada giderek önemli hale gelen, önemli bir ekonomik faktördür (NCP 2012-2020:7). Böylece bisiklet kullanımının, ülkelere ekonomik katkısı göz önünde bulundurulduğun da, tüm paydaşların ve sponsorların; proje, eğitim uygulamaları, bisiklet yol yapımları vb., gibi bir çok alanda, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, beraber işbirliği yapabileceği, maddi veya manevi katkı sağlayabileceği söylenebilir.

10. Amaç Farkındalığı (Hedef Belirleme ve Stratejik Planlama)

Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin amaç farkındalığı genel temasına ait ifadeler, alt temalar Tablo 4.3.10 aracılığıyla sunulmuş ve tartışılmıştır.

Bir bisiklet alt yapısının, bisikletin hak ettiği yere gelmesi demek Sağlık Bakanlığının giderlerinin azalması, çevre konusunda uluslararası taahhütlerimizin yerine getirilmesi, toplumun daha temiz bir hava soluması, şehirlerde caddelerde daha az gürültü, fiziksel hareketliliğin artması, spor yapılması, obezitenin azalması demek. Diğer taraftan spor tesislerinin yapımı ve maliyetlerinin düşmesi, toplu ulaşım yatırımlarının azalması, bu arada petrol giderlerinin azalması ile cari açığın azalması demek. Birey/aile ulaşım giderleri azaldığı için gelir seviyelerinin artması, refah seviyelerinin yükselmesi ile yaşam kalitesinin topyekün artması demek. İklim değişikliği için daha az karbon salınması demek ki, bu da uluslar arası bir taahhüt aynı zamanda. İklim değişikliğinden daha az zarar görmek demek, gelecekte, torunlarımız için, uluslararası sorumluluk yüklenmek demek..... (K2). Nerede tıkanıyoruz. Belediye Başkanlarında. Geliyoruz, geliyoruz tosluyoruz duvara. Kentinin doğru bisiklet yolu yapılırsa ne kadar kazançlı çıkacağının farkında olmayan Belediye Başkanları var önümüzde. Belediye Başkanları tarafından bir duvar önümüzde oraya tosluyoruz. İşte yaptık oraya yol diyorlar. Biz onu istemiyoruz ki diyoruz biz mahallemizin içine bisiklet yolu istiyoruz. Mahallenin içinde okula gidecek binlerce öğrenci spor yapacak. Binlerce öğrenci tasarruf yapacak, aile tasarruf yapacak, hava kirliliği azalacak, trafik azalacak, gürültü azalacak spor yapacaklar bedavaya. Belediye Başkanları bunun kıymetini anlayabilmiş değil. İsviçre çakın var bunu eve bırakmışsın ormanda diken nasıl sökücem diye bakıyorsun. İşte Yeşil Karakollara kadar uzanan bir sorumluluk alanı var Emniyet teşkilatında. Ama bunu oturup anlatacağınız yola çıkıp gideceğiniz, bir yetkili bulmakta o kadar zorlanıyorsunuz ki üç ayda bir değişince, benim asli görevlerim şu anda güvenlik diyor. Güvenlik konusunda trafik güvenliği asayiş güvenliği bunları sağlamak için ben daha rayıma oturamamışım bisiklete mi kaldık diyor. Ama bisiklet trafiği azaltıyor, kazaları azaltıyor, ölümleri azaltıyor, bisiklet gürültüyü azaltıyor, park sorununu azaltıyor, stresi azaltıyor, çözüm aslında ama geniş bakmıyor. İnsanlar hemen önünde bu gün bekleyen sorun bu gün trafik sıkışıklığı var onu çözmek gerekiyor. Bisikletle hemen çözemem diyor. İnanmıyor buna o zaman da ileri vizyonla bakmıyor. Ben üç ay buradayım veya beş ay beş ay sonra gideceğim beş ay içinde bana trafiği soracaklar diyor. Beş ay içinde bunlar hayata geçmeyeceği için uzun vadede yatırım kamuda genelde olmuyor. Herkes kısa dönem de... Belediyeler de bu gün hemen oy toplayacağım ne var diyor (K2). Okullara ders olarak konulması güzel bir şey ama, oradan ötesi yok (K5). 1999 Yılında TIME dergisinde yayınlanan Radikal Gazetesinin de alıntı yaptığı, 'Yeşil Bir Gelecek ve Bisiklet' 2025 yılı için 99' da anlatıyor. Bunlar üzerinde çalışıyorlar, ve adamların hedefi, %80 Karbon Ayak İzini azaltmak ve Bisiklet Kullanımını %400 arttırmak. Yani o kadar Londra bu hedefleri koyuyor. Vizyonlarında bisiklet o kadar ileri...Londra yaptıktan 50 – 100 yıl sonra biz de yaparız....Zaman tüneline geçirip, sizi ileri atlatmak istiyorum

diyorum ama, birkaç kişinin Vizyonu yetiyor ama gerisinin yetmiyor... Vizyon sahibi Başkanlar da çıksa, alt kadrolarının da bilinçlenmesi, bilgilenmesi gerekiyor....(K2). Yani bisiklet dağıtımı da gerçek ihtiyaç sahiplerine yapılmıyor. O da bir aksak taraf. Madem bu çocuklar bisiklete binsinler diye veriliyor, daha kırsalda yaşayan daha ihtiyaç sahibi olan çocuklara verilsin. Kırsalın yolları daha müsait, trafiği az ne bileyim tarlaya gidip gelirken binecek, okula gidip gelirken binecek çocuk. Zaten kalkınmanın her türlü sü kırsaldan başlar. Şehirlere göçü önlemek için (K5). Bisiklet dağıtımları ve verilen eğitimlerin yanında bisiklet park yerleri, bisiklet yolları gibi bisiklet altyapısı da düzenlenmeli. Yani bir ayak eksik olduğu zaman neticeye ulaşamıyor. Sonrasında arkasında durup takibinin yapılması gerekiyor. Denetim gerekiyor, ölçülmesi gerekiyor, geliştirilmesi gerekiyor (K5). Bisiklet yolu yapılan bölgelerde bisikletler halka üç aylığına denemek için protokol ile ödünç verilip geri toplanması ya da sözleşme ile o kullanımın uzatılması gerekirken kişilere hediye edilince o bisikletler çalındı, satıldı, parçalandı, ya da bodrumlara kondu. Yapılması gereken bisiklet yolu kim hangi mahalleye yaptıysa o mahalledeki insanlara al sana ödünç bisiklet 500 Liraya 1.000 liraya bisiklet alıp bisikletli yaşamı deneme prova etmen için hani böyle bir şey seni kolaylaştırıcı. Al sana bisiklet dene bakalım. Buradan evine bisikletle gidip gelmen mümkün mü? Veya pazara bisikletle gidebiliyor musun? Bu senin için mümkün mü? Denemek için bisikleti ödünç veriyoruz demek gerekirken....(K2). Bisiklet yolu detaylarını bilmeyen kamu yetkilileri evet bu bisiklet yolu uygundur deyip imza atıyor. Toplantıya girdiğimde şunu gördüm bunlara çoğunun yanlış olduğunu oturup anlatmak gerekiyor. Her toplantıya da aynı kamu görevlisi gelmiyor. Ve tamam olmuştur mavi yol deyip onay verdiklerinde o yolu kullanan insan olmuyor. Çöp diyoruz biz ona. Bisiklet yolundan başka her şeye benziyor.... Kim kullanır o yolu. Yolun konforu çok önemli...

Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, hedef ve ilkelerin belirlenmesinin ve tanımlarının yapılmasının önemi gelişmiş bir ülke olan Almanya 2002-2012 ulusal bisiklete binme planında birinci sıradaki bir adım olarak vurgulanmıştır (NCP 2002-2012). Buna göre bisiklet kullanımının yaygınlaşmasına yönelik tedbirler için amaç farkındalığının olması ve gerekli tüm paydaşların ve kişilerin bu farkındalık ile hareket etmesi gerekmektedir. Böylece bisiklet kullanımı ile ilgili yapılacak stratejik planlama ve uygulamalar, doğru bir çıkış noktası ile başlayabilecektir.

11. Ulaştırma Sistemi (Bisiklet Yol Yapımı ve Güvenlik)

Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “ulaştırma sistemi” genel temasına ve “bisiklet yol yapımı ve güvenlik” alt temalarına ait ifadeler aşağıda sunulmuş ve tartışılmıştır.

...Kara Yollarının bağlı olduğu Bakanlık, Ulaştırma Bakanlığı önemli ha bire bisikletli adam ölüyor...(K1). Şehirlerde bisiklet yolları yapılsın, insanlar ölmesin, tabi ona rağmen ölüyor. Ama bir de tali yollar var. İnsanlar ana yolda bisiklet sürmesin, orman içinden veya tarlalar arasından, patika yollardan gelsin ...(K1). Avrupa Ulaştırma Bakanları arasında da toplantılar yapılıyor bizimde Müsteşarımız gitti, hatta orada bisiklete bindi, ama Türkiye de bisiklet deyince hayır deniliyor. Müsteşarlar değişti, bundan sonrakiler....göreceğiz (K2). Ulaşım bisiklet alt yapısı pazılın en önemli merkezi parçası...Bisikletin trenlerde, otobüslerde, deniz araçlarında taşınması, bunlar için yasal düzenlemeler yapılması yani bir sürü parçadan oluşuyor bu resim. Bu parçalar eksik

olunca resim ortaya çıkamıyor.. (K2). 22 Ulusal STK'lar ile birlikte tüm Belediye Başkan adaylarına çağrıda bulunarak entegre bisiklet yolu istedik, göstermelik rekreasyon amaçlı değil ulaşım amaçlı yani günlük yaşamımızda okula, bakkala, berbere, camiye toplu ulaşımına yani Metrobüs'e İDO'ya bisikletle gidip gelebileceğimiz entegre bisiklet yolu istiyoruz dedik (K2). Bisiklet sonuçta bir ulaşım aracıdır ve çevreci bir ulaşım aracı aynı zamanda. Biz bunun sportif yönüne bakıyoruz, performans sporcularına bakıyoruz...Tabi ki, yurt dışında nereye baksanız bisiklet için bir yol ayrılmış. Ayrıcalıklar, tesisleri var, bizde bisiklet yolları daha yeni yeni başladı (K3). Bu kadar Bisiklet dağıttık niye bunları yollarda görmüyoruz? En büyük iki sıkıntı, hem fiziki hem de genel anlamda güvenli bisiklet yolları yok. Avrupa Birliği Euro-Velo projesinde şehirleri ve ülkeleri birbirine bağlayan bisiklete özel bisikletçilere özel ara yollar var. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı da 2015 yılında 'Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik' yayınladı. Bir de şu var Ülkemizdeki yolların %80 den fazlası duble yol, en azından bir emniyet şeridimiz var bisikletliler için (K4). Ulaşımı için artık insanların araba yerine giderek bisikleti tercih ediyorlar. Çevrelerine dokunduklarını hissediyorlar (K4).Okul ulaşımında servis kullanmayan çocukların okula bisiklet ile gelip gitmelerini teşvik etmek amacı ile izmit'te okul bahçelerine yaklaşık 10 bisiklet alabilen ikişer üçer tane Bisiklet Parkları kuruldu. Okula bisikletle gidip gelen çocuklara her ay bir kitap veya bir dondurma fişi verildi. Güvenli bisiklet yolları olmadığı için çocuklar trafikte düştüler, kolu kırıldı, bacağı kırıldı araçlar çarptı veya kazalar oldu. Bunlar bisikletin doğasında olan şeyler ama teşvik ile beraber bu tür kazalarda da artış olunca bir kaygı da başladı. Bununla beraber basına negatif anlamda malzeme olur kaygısı ile yerel yönetimler de bisiklete sıcak bakamıyorlar, yani güvenlik olmayınca (K4). Düz arazinin de şu avantajı var, bisiklete binen insan çok o bölgelerde. Bisiklet ulaşım aracı olarak kullanılıyor...(K5)

Bisiklet ve toplu taşıma arasındaki bağlantının "kapıdan kapıya strateji" olduğunu belirten, Danimarka ulusal bisiklete binme stratejisi; şu anda olduğundan daha yeşil bir ulaşım çözümü seçilebilir. Tüm araba yolculuklarının üçte biri 5 km'den kısadır ve tüm araba yolculuklarının yarısından fazlası 10 km veya daha azdır. Bu kısa araba gezilerinin çoğu bisikletle değiştirilebilir. Buna ek olarak ev ve iş veya okul arasındaki mesafenin bisiklet aralığını aşması durumunda, bisikleti bir tren veya otobüsle birleştirmek daha yeşil bir ulaşım çözümü, olacaktır. Bisiklet ve toplu taşıma araçlarının otobüs veya tren şeklinde kombinasyonu, ulaşım resminin sadece küçük bir kısmıdır. Bugün tüm gezilerin sadece %1'i bisikletle birlikte otobüs / trenden oluşmaktadır. Bu rakam çok daha yüksek olabilir. Bu nedenle, bisikleti trenle birleştirerek daha fazla insanın kapıdan kapıya çözüm olasılığını görmesini sağlamak birçok otomobil yolcusu için gerçekçi bir alternatif sağlayacaktır. (Denmark-on your bike! The national bicycle strategy 2014:)

Daha fazla bisiklet sürmenin önündeki en önemli engellerden biri, motorlu taşıt trafiği olan karayollarında bisiklet sürmenin tehlikesi. Bu nedenle, bisiklete binmeyi arttırma konusundaki en önemli yaklaşımlardan biri - özellikle korunmasız ve riskten

kaçınan nüfus grupları arasında - yol dışı bisiklet yollarını ve karma kullanımlı yolları (yayalarla paylaşılmış) sağlamak ve motorlu taşıtlardan ayrılmış yoldaki bisiklet tesislerini korumak olmuştur. Bu genişletilmiş ve iyileştirilmiş bisiklet altyapısına büyük yatırım gerekmektedir. Mevcut kanıtlar, bu tür çabaların, genel bisiklet güvenliğini arttırmada başarılı olduğunu göstermektedir (Pucher ve Buehler 2017: 690).

DSO'nün global raporuna göre; “trafik kazaları “tesadüf değildir” ve “tamamen önlenbilir” denmektedir. Bu rapor, sorunun daha kötüye gittiğini göstermektedir. Trafik kazalarından kaynaklanan ölümler yılda 1.35 milyona yükselmiştir. Bu her gün Dünya yollarında neredeyse 3700 kişinin öldüğü anlamına gelmektedir.. Bununla birlikte her yıl onlarca milyon kişi trafik kazalarında yaralanmakta ya da yaşamlarını değiştiren uzun süreli veya kalıcı sakatlıklara maruz kalmaktadır. Bu rapordaki en kalp kırıcı istatistiklerden biri ise, karayolu trafik kazalarının 5 ile 29 yaş arasındaki insanlar için önde gelen ölüm nedeni olmasıdır. DSO “hiçbir çocuk yürürken, bisiklet sürerken veya oynarken ölmeli veya yaralanmamalıdır” diyerek bu trajediye dikkat çekmiştir (World Health Organization. Global status report on road safety 2018).

Literatür taramasında, bisiklete binmeyi teşvik eden ilk kapsamlı çalışmaların 1970'lerde Batı Avrupa'da, özellikle Hollanda, Danimarka ve Almanya'da gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu ülke kentlerinde yapılan bisiklet altyapı düzenlemeleri ve başarı ile uygulanan programlar 1980'ler ve 1990'larda diğer Avrupa kentlerine, 2000'lerden sonra ise Kuzey Amerika ve Avustralya kentlerine, taşınmıştır (Pucher ve Buehler 2017: 1). Buna paralel olarak son on yılda bisiklet ile ilgili akademik araştırmalarda (sağlık, çevre, eğitim, ulaşım, spor, turizm, ekonomi, vd.) görülen çarpıcı artış ve elde edilen bilimsel kanıtlar, kamu bilincini arttırırken, bu bilinç bireyleri toplumsal sorunların çözümüne aktive etmiştir (Pucher ve Buehler 2017: Möller ve Sandra 2014). Akademik araştırmalar sonucunda elde edilen çoklu bilimsel skorlar ile yapılan fayda maliyet analizleri, ve aktivasyon ile sağlanan güçlü katılım desteği ‘bir sistem olarak bisiklete binme’ vizyonu ile bisiklete binme politikalarının oluşumunu sağlamıştır (NCP 2020: 12).

Araştırmanın sonucunda katılımcılar; Sağlık, Milli Eğitim, Çevre ve Şehircilik Bakanlıkları ve yerel yönetimler tarafından yapılan bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması çalışmalarını (kampanyalar ve projeler) bir gelişme olarak değerlendirmek istediklerini ancak uygulamalardaki vizyon eksikliği ile sürdürülebilir olmadığını ifade etmişlerdir. Bu kapsamda katılımcılar, deneyimleri ve Dünya genelinden pragmatik uygulama örnekleri vererek, merkezi ve yerel yönetimlerin daha geniş perspektif ile oluşturacakları bisiklet kullanımını yaygınlaştırıcı politikalar kümesinin, STK ve ilgili tüm paydaşların katılımı ile yapılandırılarak, ulusal bir bisiklet politikasının oluşturulması gerekliliğinin altını çizmişlerdir.



V. BÖLÜM

5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Bu bölümde “Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörler ile ilgili Türkiye’de aktif olarak bisiklet sporu/hakemliği/antrenörlüğü yapmış veya ulusal ve uluslararası bisiklet sporu ile ilgili kurum ve organizasyonlarda, görev almış spor yöneticilerinin görüşlerinin değerlendirilmesine” ilişkin sonuçlara ve bu sonuçlara dayalı olarak geliştirilen önerilere yer verilmiştir.

5.1. Sonuçlar

1. Alt problem olan; “bisikletle tanışma ve kullanma süreçlerine” ilişkin ifadelerinde; a) çocukluk, b) gençlik ve c) yetişkinlik dönemlerine ait ana temalar ve alt temalar ortaya çıkarılmıştır. Bunlar; a) Çocukluk Dönemi: bisiklet kullanmak b) Gençlik Dönemi: yarışmak, kulüp kurmak ve yönetmek c) Yetişkinlik Dönemi: spor ve uluslararası organizasyon yönetimidir.

2. Alt problem olarak: katılımcıların “bisikletin doğası” ile ilgili metaforik (mecazi) tanımlar ortaya çıkarılmıştır. Bunlar; a) Tutku ve Olay (Yaşa bakmaksızın devam etmek) b) İsviçre Çakısı (Her işinizi yapabilir) c) Ağaç (Doğal ve sağlığa yararlı olması) d) Şeytan Arabası (Bisiklete, beceri ile düşmeden binebilme) şeklinde metaforik benzetmeler yapılmıştır. Bu metaforik (mecazi) benzetmeleri, bir cümleye dönüştürdüğümüzde ise, katılımcıların “bisiklet” ile ilgili ifade ettiği ortak mesaj: *“Bisiklete binme becerinizi geliştirip, hayatınızı kolaylaştırabilir ve bisiklet tutkunuzla,*

sağlıklı ve doğal uzun bir yaşam sürdürebilirsiniz” şeklinde araştırmacı tarafından betimlenerek ortaya çıkarılmıştır.

3. Alt problemde ise; katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin görüşleri ortaya çıkarılmıştır. Bunlar ile ilgili temalar; 1.Eğitim (Eğitim Programları, Eğitimci ve Ders Niteliği); 2. Sağlık (Obezite ve Hareketli Yaşam); 3. Çevre Farkındalığı (Çevreyi Korumak ve Çevreye Duyarlı Şehir); 4. Örgütsel Yapılar (Siyasi Politika); 5. Yasal Çerçeve (Vergi İndirimi, Teşvik ve Cezalar); 6. Spor ve Rekreasyon (Bisiklet Yarışları ve Rekreatif Amaçlı Bisiklet); 7. Bisiklet Turizmi (İç ve Dış Turizmi Güçlendirmek); 8. Kültürel Uyum (Aile ve Toplumsal Yapı, Yaşanılan Çevre/ortam); 9.Ekonomik Bütçe (Finans Kaynakları); 10. Amaç Farkındalığı (Hedef Belirleme ve Stratejik Planlama); 11. Ulaştırma Sistemi (Bisiklet Yol Yapımı ve Güvenlik) şeklinde kodlanmıştır.

Araştırmamızda, ülkemizde Dünyadaki bisiklet kullanımı ile ilgili politikaların, sadece belirli kısımlarının uygulanmaya çalışıldığı ve planlamaya, sadece kurum bazında dahil edildiği ifade edilmiştir. Özellikle sağlık, milli eğitim, çevre ve şehircilik, ulaşım bakanlıkları tarafından, başlangıç düzeyde çalışmalar (kampanyalar veya projeler) yapıldığı ve geleceğe yönelik planlama olmadığı belirlenmiştir.

Sonuç olarak araştırmada, Türkiye’de bisikletin mevcut durumunun, alt yapı ve yasal gereksinimlerinin, çok yönlü doğası ile ayrı ayrı ve bir bütün olara, yönetim hedeflerine katkısının değerlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca ülkelerin kısa ve uzun dönem somut hedeflerin oluşturulduğu, bisiklet kullanımını teşvik edici, yaygınlaştırıcı, katılımcı ve koordinatör bir ulusal bisiklete binme politikalarının olması gerekliliğine dikkat çekilmiştir.

5.2. Öneriler

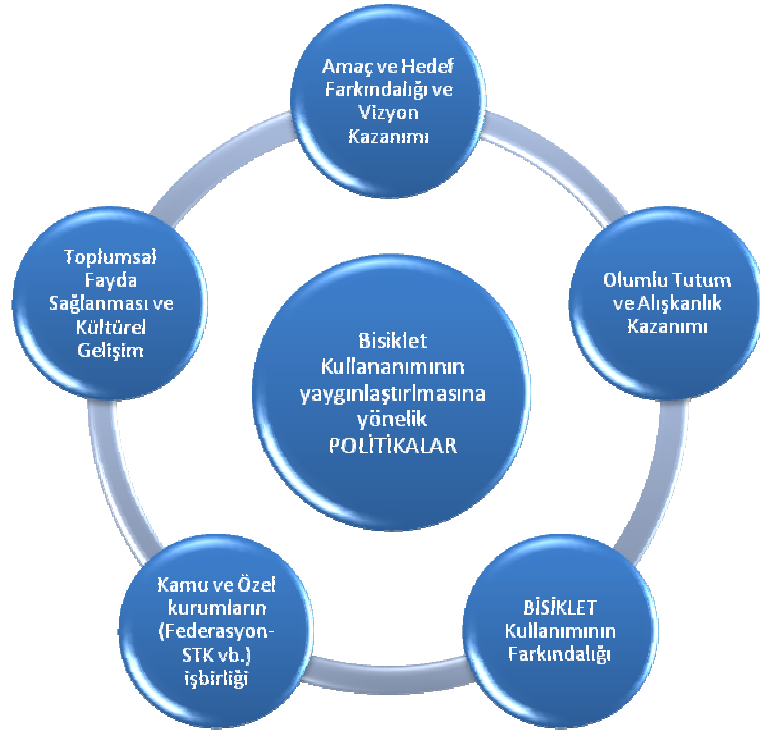
5.2.1. Araştırmacılara Yönelik Öneriler

Bu alanda araştırma yapacak olan kişilere katkı sağlayacağı düşünölen öneriler;

- Rekreasyon yönetimi kapsamında bisiklet kullanımı ile ilgili programların sürdürülebilirliği hakkında çalışmalar yapılabilir.
- Federasyonun diğer alt yapı çalışmalarındaki faaliyetlerin sürdürülebilirliğinde çalışmalar yapılabilir.
- Katılımcı sayıları arttırılarak daha geniş bir alanda çalışmalar yapılabilir.
- Bisiklet kullanımı kapsamında nicel ve nitel mix çalışmalar yapılabilir.
- Bisiklet sporu ve kullanımı ile ilgili çeşitli illerdeki öğrenci ve veli görüşleri de alınarak çalışmalar yapılabilir.

5.2.2. Bisiklet Kullanımını Yaygınlaştırmaya Yönelik Öneriler

Bisikletin sporda ve ulaşımda kullanımıyla ilgili farkındalığın sağlanması şeklinde öneriler araştırmacı tarafından aşağıdaki şekil 5.1'de başlıklar altında sunulmuştur.



Şekil 5.1. Bisiklet Kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik politikalar için tedbirler

KAYNAKLAR

- Akın, Haydar (2018). “Tambora ve Yazı Olmayan Yıl - Bir Volkan Dünyayı Nasıl Krize Soktu”. *Tarih Okulu Dergisi (TOD)* Ekim 2018: 278-290
- Aldred, Rachel (2015). “A Matter of Utility? Rationalising Cycling, Cycling Rationalities”. *Mobilities*, 10(5), 686-705.
- Andersen, Lars Bo (2017). “Active commuting is beneficial for health”. *BMJ* 2017;357:j1740
- Ardahan, Faik ve Mehmet Mert (2014). “Bisiklet Kullanan Bireylerin Profillerinin Belirlenmesi ve Bireyleri Bisiklet Kullanmaya Motive Eden Faktörlerin Çeşitli Demografik Değişkenlere Göre Değerlendirilmesi: Türkiye Örneği”. *Turkiye Klinikleri Journal of Sports Sciences* 6.2 (2014): 53-67.
- Aydın, Murat (2015). “Bisiklet Kullanımının Ortaya Çıkardığı Pozitif Dışsallıklar”. *Dokuz Eylul University Journal Of Graduate School Of Social Sciences* 17.3 (2015).
- Bakker, Jan Albert vd. (1999). “The Earliest Evidence of Wheeled Vehicles in Europe and The Near East”. *Antiquity* 73(282): 778-790.
- Balcı, Velittin, et al. (2017) “Bisiklet Engelleri Ölçeği'nin Geliştirilmesi: Geçerlik ve Güvenirlik Çalışması”. *Journal of Human Sciences* 14.3 (2017): 2352-2363.
- Barnt, Jobst (1993). *The Bicycle Wheel*. Avocet; 3rd edition
- Bicycle History (<http://www.bicyclehistory.net/bicycle-history/dandy-horse/> 20 Mart 2019'da erişildi).

- Bolat, Yavuz; Erkan Özbek ve Serdar Kaygusuz. (2017). “Çocuk trafik eğitim parkının 4. sınıf trafik güvenliği dersinde öğrenci başarısı üzerindeki etkisi”. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*
- Bondar, Maria (2018). “Prehistoric Innovations: Wheels and Wheeled Vehicles”. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae* 69(2): 271-297.
- Bopp, Melisa; Dangaia Sims ve Daniel Piatkowski. (2018). *Bicycling for Transportation: An Evidence-base for Communities*. Elsevier.
- Bozlağan, Recep (2010). “Sürdürülebilir Gelişme Düşüncesinin Tarihsel Arka Planı”. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, (50), 1011-1028.
- Buehler, Ralph, and John Pucher. (2009). “Sustainable Transport That Works: Lessons From Germany”. *Bicycle Education* (2009).
- Castillo-Manzano, Jose I. ve Antonio Sánchez-Braza (2013). “Can Anyone Hate The Bicycle? The Hunt For An Optimal Local Transportation Policy To Encourage Bicycle Usage”. *Environmental Politics*, 22(6), 1010–1028.
- Celis-Morales, Carlos A. vd. (2017). “Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. *bmj*”, 357, j1456.
- Cengiz, Tülay ve Kahvecioğlu, Ceren (2016). “Sürdürülebilir Kent Ulaşımında Bisiklet Kullanımının Çanakkale Kent Merkezi Örneğinde İncelenmesi”. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi* 13.2 (2016): 55-66.
- Cheung, Kelly (2014). *Bicycle Planning, Gender & Marketing: Creation of Publications for Women*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. City and Regional Planning Department California Polytechnic State University San Luis Obispo.
- Colville-Andersen Mikael (2012). Bicycle Culture by Design at TEDxZurich, (<https://www.youtube.com/watch?> 1 Mart 2019’da erişildi).

Çeyiz, Senem (2017). *Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme (Başkent Ankara Örneği)* Yayımlanmış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.

Danish Ministry of Transport (2014). Denmark–on your bike! The national bicycle strategy.

Declaration, P. (2015). City in motion: People first. (https://thepep.unece.org/sites/default/files/2016-10/Paris_Declaration_in_English_Final.pdf, 19 Nisan 2019’da erişildi).

Dekoster, Johan. ve Schollaert, U. (1999). *Cycling: The Way Ahead for Towns and Cities*. European Commission.

Devon Concil Cycling and Multi-Use Trail Network Strategy, (<https://democracy.middevon.gov.uk/documents/s11335/Cycling%20and%20multi-use%20trail%20network%20strategy>, 26.05.2019’te erişildi).

Draft pan-European master plan for cycling promotion (2018). (<https://thepep.unece.org/sites/default/files/2018-12/1816159E.pdf>, 5 Haziran 2019’da erişildi).

Driscoll, Heather (2012) “The History of the Bicycle” Engineering Sport The Centre for Sports Engineering Research July 16, 2012 (<https://engineeringsport.co.uk/2012/07/16/the-history-of-the-bicycle/>, 18 Eylül 2018’de erişildi).

Ebert, Anne - Katrin (2004). “Cycling towards the nation: the use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880–1940”. *European Review of History: Revue europeenne d'histoire*, 11(3), 347-364.

ECF, Charter of Brussels. (<https://ecf.com/who-we-are/our-mission/charter-brussels> 30.06. 2019’da erişildi).

ECF, National Cycling Strategies in Europe, (<https://ecf.com/sites/ecf.com/files/Overview%20table%20of%20the%20national%20cycling%20strategies%20in%20Europe.pdf> 21.03. 2019'da erişildi).

Ekins, Paul.; Gupta, Joyeeta ve Boileau, Pierre (2019). "Global Environment Outlook GEO-6: healthy planet, healthy people". *Cambridge: Cambridge University Press-UN Environment. Disponible en: <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500,11822,27539>*.

Elbeyli, Şefik (2013). *Kentiçi Ulaşımında Bisikletin Konumu Ve Şehirler İçin Bisiklet Ulaşımı Planlaması: Sakarya Örneği* Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Embassy, D. C. (2018). Dutch Cycling Vision.

Erdemli, Atilla (1999). "Kültür Birliği Olarak Avrupa ve Spor". *Spor Bilimleri Dergisi*, 10 (2), 3-15.

Foreman-Peck, James (1983). "Diversification and the growth of the firm: the Rover Company to 1914". *Business History*, 25(2), 179-192.

Fragassa, Cristiano ve Martin Ippoliti. (2015). "Technology Assessment Of Tire Mould Cleaning Systems and Quality Finishing". *International Journal for Quality Research* 10.3 (2016).

Gent, Alan Neville, and Joseph D. Walter. (2006). "The Pneumatic Tire". *The University of Akron Mechanical Engineering Faculty Research Mechanical Engineering Department. The Publication & Distributed By The U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration.*

Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO. (https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/, 30 Haziran 2019'da erişildi).

Goetzke, Frank, and Tilmann Rave. "Benchmarking Sustainable Urban Travel Policies: The Case of Bicycling in Germany". (https://www.researchgate.net/profile/Tilmann_Rave/publication/265825087_Benchmarking_sustainable_urban_travel_policies_The_case_of_bicycling_in_Germany/links/570393ff08aedbac12706fd6/Benchmarking-sustainable-urban-travel-policies-The-case-of-bicycling-in-Germany.pdf, 30 Mayıs 2019'da erişildi).

Gupta, Vijay (2009). "The Bicycle Story". *Noida: Vigyan Prasar*.

Gülcan, Özyazıcı (2018). "Bisiklet festivallerinin turizm sektörüne olan ekonomik katkısı: Türkiye'deki bisiklet festivalleri üzerine bir çalışma". (Yükseklisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).

Hague, Rod ve Harrop, Martin (2016). *Siyaset Bilimi Karşılaştırmalı Bir Giriş* Çev. İ. Yıldız, S. Torlak, İ. Çetin. Ankara: Dipnot Yayınları.

Hatipoğlu, Seda; Sibel Özdemir ve Ebru Arıkan Öztürk (2012). "Türkiye'de ilköğretim okullarında verilen trafik eğitiminin farklı ülkelerde verilen eğitimle karşılaştırılarak incelenmesi ve geliştirilmesi için öneriler". *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*.

Herlihy, David V. (2004). *Bicycle: the history*. Yale University Press.

Holt, Richard. (1985). "The bicycle, the bourgeoisie and the discovery of rural France, 1880-1914". *The International Journal of the History of Sport*, 2(2), 127-139.

Hult, Jan (1992). "The Itera plastic bicycle". *Social studies of science* 22.2 (1992): 373-385.

Illich, Ivan (1978). "Energy and Equity". *Toward A History of Needs* (1978): 110-43 Çev. F. Altuncan 2008. Sağlık Çevre Kültürü Zeytinburnu Tıbbi Bitkiler Bahçesi Sürekli Yayını Yaz-Güz 2008-2. (<https://issuu.com/ztbb/docs/saglik-ve-cevre-kulturu-2>, 12 Ocak 2019'da erişildi).

- Independent News website, 19 Nisan 2017 (<https://www.independent.co.uk/news/health/cycling-work-health-benefits-cancer-heart-disease-risk-university-of-glasgow-sustrans-a7691616.html>, 15 Haziran 2018'de erişildi);
- IOC. "Cycling Track Equipment and History", (<https://www.olympic.org/cycling-track-equipment-and-history> 25 Mayıs 2019'da erişildi).
- Jirka, Štěpán (2015). *Design Jednostopého Elektrovozidla*. Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi UTB ve Zlíně, Fakulta multimediálních komunikací (2015).
- Kayhan, Ali (2013). "Birleşmiş Milletler Çevre Programı Üzerine Bir İnceleme". *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 33(1), 61-90.
- Kibar T. Funda; Çelik, Fazıl ve Aytaç B. Pınar (2015). "Yaya-Bisiklet Ulaşımı ve Sürdürülebilirlik: Hollanda Örneği."
- Kingham, Simon; Janet Dickinson ve Scott Copsey (2001). "Travelling to Work: Will People Move out of Their Cars". *Transport Policy*, 8(2), 151-160.
- Koçak, Funda (2016). "Türkiye'de Bisiklet Kullanımı: Bisiklet Kullanma Nedenleri ve Elde Edilen Faydalar". *Journal of Human Sciences* 13.3 (2016): 5760-5771.
- Kürkçü-Dumanlı, Duygu (2013). "Küreselleşme kavramı ve küreselleşmeye yönelik yaklaşımlar". *The Turkish Online Journal of Design Art and Communication*, 3(2).
- Lazol, İbrahim; Elif Muğal ve Yener Yücel (2008). "Sürdürülebilir Bir Çevre İçin Çevre Muhasebesi ve KOBİ'lere Yönelik Bir Araştırma". *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (38), 56-69.
- Lessing, Hans-Erhard (1997). "The Evidence Against Leonardo's Bicycle". *The Leonardo da Vinci Bicycle Hoax Cycle Publishing Van der Plas Publications*

- Limebeer, David JN. ve Robin S. Sharp (2006). “Bicycles, Motorcycles, and Models”. *IEEE Control Systems Magazine* 26.5 (2006): 34-61.
- Liverpool City Council “Liverpool's Cycling Revolution A Cycling Strategy For Liverpool 2014-26”. (<https://liverpool.gov.uk/media/9013/cyclingstrategy.pdf>, 3 Mart 2019’da erişildi).
- Macdonald, Bruce (2007). “Valuing the benefits of cycling: A Report to Cycling England”. *SQW Limited, Cambridge, England*.
- Malppan, Gicky Jose, and Tom Sunny (2015). “A Review on Design Developments in Bicycle”. *International Research Journal of Engineering and Technology Volume: 02 Issue: 03* 2015: 1794-1799.
- Mozer, David (2014). Chronology of the Growth of Bicycling and the Development of Bicycle Technology. *Bicycle History Timeline*.
- Möller, Thomas ve Fieber, Sandra (2014). *Cycling Implementation Book*. Rostock, (2014). (<http://www.abcmultimodal.eu/implementation-book.html>, 23 Temmuz 2018’de erişildi).
- NCP 2002-2012 - Ride your bike! (2002). Measures to Promote Cycling in Germany. *Federal Ministry of Transport, Building and Housing, Media Consulta Deutschland GmbH, Berlin/Cologne* (<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=YFGDITZ2>, 30 Nisan 2019’da erişildi).
- NCP 2012-2020 - Joining forces to evolve cycling (2012). *Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development*. Division Z 25 Ministry’s printers 2nd edition. (Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development. Division Z 25 Ministry’s printers 2nd edition. 30 Nisan 2019’da erişildi).

NHS website, 21 Nisan 2017; <https://www.nhs.uk/news/mental-health/cycling-commuters-have-lower-rates-of-heart-disease-and-cancer/>, 15 Haziran 2018'de erişildi); BBC News website, 20 Nisan 2017 (<https://www.bbc.com/news/health-39641122>, 15 Haziran 2018'de erişildi);

Oddy, Nicholas. (2016). "Bicycle Histories—They Have a Past, but Do They Have a Future?". *A Journal of Decorative Arts, Design History, and Material Culture* 23.1 (2016): 125-130.

Oosterhuis, Harry. (2014). "Bicycle research between bicycle policies and bicycle culture". *Mobility in History*, 5(1), 20-36.

Öncü Yıldız, Ayça ve Atalay, Sevcan (2011) "Antalya'da Sürdürülebilir Ulaşım İçin Bisiklet Planı ve Projeleri". *İMO 9. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı 2011*

Pan-European Master Plan for Cycling Promotion 1st Draft (2017). (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/Information_note_01_-_Draft_THE_PEP_Pan-European_Masterplan_for_Cycling_Promotion.pdf, 18.05.2019'da erişildi).

Parks, Janet B., Jerome Quarterman, ve Lucie Thibault, eds. (2013) "Çağdaş spor yönetimi". Çev. G. Doğu, D. Sevimli, E.A. Durusoy. Ankara: Akademisyen Kitabevi, 2013.

Piggott, Stuart (1968). "The Earliest Wheeled Vehicles and the Caucasian Evidence". *Proceedings of the Prehistoric Society*, 34, 266-318.

Pucher, John, and Ralph Buehler. (2008). "Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany". *Transport Reviews*, Vol. 28, No. 4, 495–528

Pucher, John, and Ralph Buehler. (2017) "Cycling Towards A More Sustainable Transport Future". *Transport Reviews*, 37:6, 689-694

- Pucher, John. (1997). "Bicycling Boom In Germany: A Revival Engineered By Public Policy". *Transportation Quarterly* 51 (1997): 31-46.
- Reynolds, Conor CO, vd. (2009) . "The impact of transportation infrastructure on bicycling injuries and crashes: a review of the literature". *Environmental health* 8.1 (2009): 47.
- Rietveld, Piet, and Vanessa Daniel. (2004). "Determinants Of Bicycle Use: Do Municipal Policies Matter?". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(7), 531–550.
- Royal Borough of Greenwich "Royal Borough of Greenwich Cycling Strategy". (https://www.royalgreenwich.gov.uk/downloads/file/2131/royal_borough_of_greenwich_cycling_strategy_april_2014, 14 Mayıs 2019'da erişildi).
- Samancı, Uğur. (2016). "Dünya Sağlık Örgütü ve Normatif İşlevi " . *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 18(1), 55-89.
- Simpson Clare. (1998). *A Social Mstory of Women and Cycling in Late-Nineteenth Century New Zealand*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Lincoln University
- Teksöz, Gaye. "Geçmişten ders almak: Sürdürülebilir kalkınma için eğitim". *Boğaziçi Üniversitesi Eğitim Dergisi* 31.2 (2013): 73-97.
- The benefits of cycling Unlocking their potential for Europe December 2018 (<https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>, 5 Haziran 2019'da erişildi).
- The bicycle - London Borough of Culture (2019). "Our Environment Cycling". (<https://wfculture19.co.uk/sites/default/files/2019-05/CulturalLearningResources-CyclingFactSheet.pdf> 16 Haziran 2019'da erişildi).

The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025 (2011). The City of Copenhagen Technical and Environmental Administration Traffic Department (https://www.eltis.org/sites/default/files/case-studies/documents/copenhagens_cycling_strategy.pdf, 23 Haziran 2019'da erişildi).

The Future of Mobility (2019). "A Time of Unprecedented Change in The Transport System" Government Office for Science (www.gov.uk/go-science 23 Haziran 2019'da erişildi.)

The Sun website, 21 Nisan 2017, (<https://www.thesun.co.uk/living/3369087/cycling-to-work-almost-halves-the-risk-of-developing-heart-disease-and-cancer-study-claims/>, 15 Haziran 2018'de erişildi).

Thiemann-Linden, Jörg (2010). "Cycling Expertise from Germany O-1/2010". German Institute of Urban Affairs (Difu) GmbH Zimmerstraße 13-15, 10969 Berlin Department Mobility and Infrastructure (https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/cye-o-01.pdf, 30 Nisan 2019'da erişildi).

Topkaya, Özgür (2016). "Sosyal Politika Bağlamında Dünyada Sağlık Politikalarının Tarihsel Gelişimi". *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(2), 707-722.

Tsuboi, Uzuhiro (1998). "Cultural Observations on The History of Wheels". *SAE Technical Paper* 980617, 1998,1

Turpin, Robert J. (2013). "Our Best Bet is the Boy": A Cultural History of Bicycle Marketing and Consumption in the United States, 1880-1960". Yayınlanmamış Doktora Tezi. University of Kentucky

Türkiye Sağlıklı Beslenme ve Hareketli Hayat Programı (2014 – 2017)

UN Environment Chief (2016). “Put People, not Cars First in Transport Systems”, (<https://www.unenvironment.org/news-and-stories/story/cycling-better-mode-transport>, 11 Haziran 2019’da erişildi).

United Nations Conference on the Human Environment Stockholm, 5-16 June 1972. “*Report of the United Nations Conference on the Human Environment, A/CONF.48/14/Rev.1*”. (1973). (<https://digitallibrary.un.org/record/523249>, 21 Mayıs 2019’da erişildi).

United Nations General Assembly A/RES/72/272, 12 April 2018, Seventy-second session Agenda item 11, 72/272. “World Bicycle Day”. (<https://digitallibrary.un.org/record/1483204?ln=en>, 9 Mayıs 2019’da erişildi).

United Nations General Assembly, 25 September 2015, Seventieth session Agenda items 15 and 116., Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015 70/1. “Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development”. (<https://digitallibrary.un.org/record/808134?ln=en>, 9 Mayıs 2019’da erişildi).

Van Nierop, O. A., A. C. M. Blankendaal, and C. J. Overbeeke. (1997). “The Evolution Of The Bicycle: A Dynamic Systems Approach”. *Journal of Design History* 10.3 (1997): 253-267.

Volti, Rudi. (2005). “Bicycle: The History”. *Technology and Culture* 46.3 (2005): 680-681.

Wicks, Frank (2010). “Credit to the Bicycle”. *Mechanical Engineering Magazine Select Articles*, 132(07), 40-44.

Wilson, David Gordon, Jim Papadopoulos ve Frank Rowland Whitt (2004). *Bicycling science*. MIT press.

World Health Organization (1995). “Constitution of the world health organization.” Publications of the World Health Organization.

- World Health Organization. (2010). "Global recommendations on physical activity for health." Publications of the World Health Organization. (<https://www.who.int/publications-detail/global-recommendations-on-physical-activity-for-health>, 28 Haziran 2019'da erişildi).
- World Health Organization. (2011). Review of physical activity promotion policy development and legislation in European Union Member States (Nr. EUR/10/EUDHP1003693/8.1/10). Copenhagen: WHO Regional Office for Europe. (<https://apps.who.int/iris/handle/10665/108038>, 28 Haziran 2019'da erişildi).
- Yıldırım, Ali. (1999). Nitel araştırma yöntemlerinin temel özellikleri ve eğitim araştırmalarındaki yeri ve önemi. *Eğitim ve Bilim*, 23(112).
- Yıldız, Zeynep Elif (2018). "İklim Değişikliği". *Çayyolulife Ekim 2014*: 69. (<http://www.jade.org.tr/images/iklimdegisikleri.pdf>, 10 Mart 2019'da erişildi).
- Yörükoğulları, Ertuğrul vd. (2013). Bilim ve Teknoloji Tarihi. *T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını* No: 2749 (<https://www.academia.edu/9803974/>, 26 Mart 2019'da erişildi).



EKLER

Ek 1: Etik Kurul Onayı

Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi
Sosyal Bilimlerde İnsan Araştırmaları Etik Kurulu

Ahmet ELVEREN

Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi
 Sosyal Bilimler Enstitüsü
 Spor Yöneticiliği ABD

Sayın **Ahmet ELVEREN,**

"Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasında 'Ulusal Bisiklete Binme Politikalarının' İncelenmesi (Türkiye Örneği: Spor Yöneticilerinin Görüşleri) " İnsan Araştırmaları Etik Kuruluna yapmış olduğunuz başvuru (Protokol NO. 2019/139) kurulumuzun 26.03.2019 tarihli ve 2019/03 toplantısında değerlendirilerek etik olarak uygun bulunmuştur. Bilgilerinize sunarız.

Prof. Dr. Hamit COŞKUN (Başkan)

Prof. Dr. Mehmet ERYİĞİT(Üye)

Prof. Dr. Altay EREN(Üye)

Katılmadı
 Doç. Dr. H. Birol YALÇIN (Üye)

Doç. Dr. Seval ALKOY(Üyc)

Doç. Dr. Abdullah DURAKOĞLU (Üye)

Av. Zuhale Demirci(Üye)

Ek 2: Görüşme Soruları**GÖRÜŞME SORULARI**

Görüşme Tarihi:
 Görüşülen Kişi:
 Görüşme Yapılan Yer:
 Görüşme Süresi:

KATILIMCI BİLGİLERİ	NOTLAR
<ol style="list-style-type: none"> 1. Katılımcının Yaşı? 2. Katılımcının Cinsiyeti? 3. Mezun Olduğu Alan? 4. Bisiklet ile nasıl tanıştınız? 5. Bisikleti canlı veya cansız bir nesneye benzetir misiniz (mecazi/metefor olarak ? Neden? 6. Bisiklet/Spor içersinde ne kadar süre çalıştınız/çalışıyorsunuz? 7. Sizi sporcu ve sonrasında yönetici olarak bisiklete yönelten motivasyonlardan bahsedermisiniz? 8. Bize kısaca görevli olduğunuz kurum, amacı ve faaliyetlerinden bahsedermisiniz? 9. Dünya geneline bakıldığında bisikletin yaşam tarzının bir parçası olduğu görülüyor. Türkiye için bisikletin kültürdeki yerini değerlendirmisiniz? 10. Bisiklet kullanımını yaygınlaşmasının önünde ne gibi engeller/sorunlar var? 12. Son yıllarda çeşitli Bakanlıklarca bisiklet ile ilgili yapılan çalışmalar bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının startını verebilecek mi? 13. Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını hangi kamu kurumu üstlenmelidir? 14. Hızla değişen dünya ve yaşam tarzlarımız da bisikletin gelecekteki yeri konusundaki düşüncelerinizden bahsedermisiniz? 	

Görüşme Yapılan Kişi:

NOTLAR: (Özel durumlar, çalışmanın sonuçlarının paylaşılması için iletişim bilgilerinin istenmesi vb..)

Bize kısaca görevli olduğunuz kurum, amacı ve faaliyetlerinden bahseder misiniz?

ÖZ GEÇMİŞ

Ahmet Elveren 1967 yılında Uşak'ta doğdu. 1981-1984 Yıllarında aktif olarak bisiklet, 1987-1997 yıllarında atletizm, oryantiring sporları ve 1992-1997 yıllarında bisiklet, voleybol, hentbol hakemlikleri, Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Bisiklet Turu Organizasyon Komitesinde görevler, yaptı. Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesi'nden 2012 yılında mezun oldu.

Sporculuk Deneyimleri:

Bisiklet: Kocaeli 1982 Gençler Birinciliği; Kocaeli Bisiklet Takımı olarak 1983 Türkiye Gençler Birinciliği; Bölgelerarası Bisiklet Yarışmalarında Eskişehir Anadolu Kupası Gençler 3.lüğü; Üç Kez Bisiklet Milli Takım Kampı Hazırlığı

Oryantiring: Donanma Komutanlığı Oryantiring Birinciliği

Voleybol: Bayanlar Süper Lig Maç Hakemliği