



Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlerin incelenmesi

Ahmet ELVEREN¹ , Müberra ÇELEBİ² 

¹Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Bolu, Türkiye

²Düzce Üniversitesi, Spor Bilimleri Fakültesi, Düzce, Türkiye

Araştırma Makalesi/Research Article

DOI: 10.5281/zenodo.10877870

Gönderi Tarihi/ Received:

Kabul Tarih/ Accepted:

Online Yayın Tarihi/ Published:

16.12.2023

25.03.2024

27.03.2024

Öz

Bisiklet küresel, ulusal ve yerel yönetimlerce ulaşım, spor, sağlıklı ve hareketli yaşam, eğitim, ekonomi, iklim, çevre, ve sürdürülebilirlik gibi hedeflere ulaşılmasında etkin ve etkili bir araç olarak kabul edilmektedir. Bu araştırmanın amacı, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlerin, spor yöneticilerinin görüşleriyle değerlendirilmesidir. Araştırmada, nitel araştırma yöntemi seçilmiş ve fenomenoloji (olgubilim) yaklaşımı kullanılmıştır. Veri toplama yöntemi olarak “görüşme yöntemi” seçilmiş ve “yarı yapılandırılmış görüşme formu” kullanılmıştır. Katılımcılar “amaçlı örnekleme” yöntemlerinden “ölçüt örnekleme” yöntemi ile seçilmiştir. Araştırmada 6 katılımcı ile yüz yüze görüşme yapılmış, verilerin analizinde “betimsel analiz” ile “içerik analizi” yöntemleri kullanılarak, deşifreler kodlanmış ve temalar ortaya çıkarılmıştır. Araştırmanın bulgularında; katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin görüşleri ortaya çıkarılmıştır. Bunlar ile ilgili temalar; a) eğitim b) sağlık c) çevre farkındalığı d) örgütsel yapılar e) yasal çerçeve f) spor ve rekreasyon g) bisiklet turizm h) kültürel uyum i) ekonomik bütçe j) amaç farkındalığı k) ulaşım sistemi şeklinde kodlanmıştır. Sonuç olarak, Türkiye’de bisikletin mevcut durumunun, alt yapı ve yasal gereksinimlerinin, çok yönlü doğası ile ayrı ayrı ve bir bütün olarak yönetim hedeflerine katkısının değerlendirilerek, kısa ve uzun dönem somut hedeflerin olduğu, bisiklet kullanımını teşvik edici, yaygınlaştırıcı, katılımcı ve koordinatör bir ulusal bisiklete binme politikasının olması gerekliliğine dikkat çekilmiştir.

Anahtar kelimeler: Bisiklet kullanımı, rekreasyon, spor, sağlıklı yaşam, ulusal bisiklete binme politikası

Analyzing the factors that make up national cycling policies in the promotion of cycling

Abstract

Bicycle is accepted by global, national and local governments as an efficient and effective tool in achieving goals such as transportation, sports, healthy and active life, education, economy, climate, environment and sustainability. The aim of this research was to analyzing the factors that make up national cycling policies in the promotion of cycling, with the opinions of sports managers. In the research, qualitative research method was chosen and phenomenology approach was used. “Interview method” was chosen as the data collection method and “semi-structured interview form” was used. Participants were selected with the “criterion sampling” method, one of the “purposeful sampling” methods. In the research, interviews were conducted face to face with 6 participants, and “descriptive analysis” and “content analysis” methods were used to code and theme analyze the data. In the findings of the research; Participants’ views on the factors that make up national cycling policies in the promotion of bicycle use were revealed. Themes related to these are; It was coded as a) education b) health c) environmental awareness d) organizational structures e) legal framework f) sports and recreation g) bicycle tourism h) cultural adaptation i) economic budget j) purpose awareness k) transportation system. As a result, by analyzing the current situation of the cycling in Turkey, its infrastructure and legal requirements, its multifaceted nature and its contribution to the management goals separately and as a whole, we developed a framework that encourages, popularizes, participates and coordinates the use of bicycles, with short and long-term concrete targets. Attention was drawn to the need for a national cycling policy.

Key words: Cycling, recreation, sports, wellness, national cycling policy

Sorumlu Yazar/ Corresponded Author: Müberra ÇELEBİ, E-posta/ e-mail: muberracelebi@duzce.edu.tr

Bu araştırmada, Ahmet Elveren tarafından 2019 yılında Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Spor Yöneticiliği ABD Yüksek Lisans Programında Doç. Dr. Müberra Çelebi danışmanlığında yapılan yayınlanmamış tez çalışmasının bir bölümü sunulmuştur.

GİRİŞ

Bisiklet, insanların bireysel hareketliliğine ve hızlı hareket etmelerine rağmen, enerji tüketimini düşük tutan, yürümekten daha verimli olan ve sadece kas gücü gerektiren basit ve etkili bir makina veya ulaşım aracı olarak tanımlanmaktadır (Bopp ve ark., 2018: s.1). Bisiklet sürmek, fiziksel aktiviteyi günlük yaşama aktarabilen, aktif bir ulaşım şekli olup, aynı zamanda rekreasyonel ya da sportif amaçlı fiziksel olarak yapılan bir aktivite aracı olarak da görülebilir. Parklar, bisiklet yolları ve doğal güzelliklerle çevrili alanlarda yapılan bisiklet turları, insanlara doğayla iç içe geçerek, eğlenceli bir serbest zaman geçirme fırsatı veya spor yarışmalarına ve egzersizlere katılım fırsatı sunabilir. Bu fırsat, kişisel ve toplumsal sağlık açısından birçok fayda sağlarken, çevreye, ekonomiye ve toplumsal kalkınmaya da büyük katkı sağlayabilmektedir.

Fiziksel aktivite ve hareketlilik açısından bisiklet kullanmak, obezite ve hastalık risklerini azaltmanın yanı sıra, rekreatif gezi ve alternatif bisiklet yolları sunulması açısından çevresel faydalar sağlayarak, sağlıklı yaşam olanakları da sunabilmektedir (Gordon-Larsen ve ark., 2009; Lindström 2008, Aktaran: Reynolds ve ark., 2009: s.2). Bisiklet sürmek, her yaş ve yetenekteki insanlar için çevre dostu bir ulaşım şeklidir, aynı zamanda bisiklet sürmek, insanın metabolik enerjisini harekete dönüştüren, kardiyovasküler egzersizler yapma imkânı sunan ve verimliliği arttıran bir tercihtir (Illich, 1978; Andersen, 2017: s.2; Pucher & Buehler, 2008: s.496).

Möller ve Sandra (2014) ise, bisiklet kullanımının ekonomik ve kolay olduğunu söylerken, otomobil yerine bisiklet kullanmayı tercih eden insanların, ekonomiye katkı sağladıklarını ve aynı zamanda kendileri ve yaşadıkları şehirler için faydalı olabileceklerini vurgulamıştır. Bunların yanı sıra yazar, bisiklete binme politikalarının amacını “*dünya genelinde insanların ilgisini çekmek, teşvik etmek ve katılımlarını arttırarak tüm insanları bütünleştirmek olmalıdır*” şeklinde tanımlamıştır (2014, s:7). Bisikletin, sadece ulaşım amaçlı kullanımı dışında, spor amaçlı da kullanıldığı görülmektedir (Rietveld ve Daniel 2004: s.532). Her yaşta ve yetenekteki insanın bisiklete binebileceğini söyleyen bisiklet tasarımcısı John Kemp Starley ise, bisiklete binmenin faydalarını ve sağlayabileceği keyfin tanımını “*Bisiklete binmek, genelde zevkli ve kolaydır binlerce, insan bisiklet sürerek mutluluk bulabilir. Bisiklet sürerek diğer hiçbir egzersizde bulamayacağınız en sağlıklı ve keyifli rekreasyonu deneyimleyebilirsiniz*” şeklinde ifade etmiştir (Hult 1992; The bicycle-London Borough of Culture, 2019).

Küreselleşen modern dünyada görülen ulusal yönetimler, sürdürülebilir gelişim için çevre, ekonomi ve sosyal politikalara yönelik yaklaşımlar uygulamaktadırlar. Sürdürülebilirlik kapsamında etkinlik ve etkililik için küresel politik denklemlerde, bisiklet önemlidir ve kullanımının yaygınlaştırılması için teşvik edilmeye çalışılmaktadır (United Nations General Assembly, 2018; United Nations General Assembly, 2005). Bisiklete binmeyi teşvik etmenin yanı sıra, güvenlik önlemleri ve fiziksel koşulların iyileştirilmesi de, uzun yıllar öncesinde bile ayrıca vurgulanmıştır (Illich 1978).

Dünyada gelişmiş ülkelerin, bisiklete binmeyi yaygınlaştırmak için oluşturduğu etkili politikalar, altyapı, güvenlik, bilinçlendirme ve teşvik gibi çeşitli alanlardaki gelişmeler özellikle Birleşmiş Milletlerin stratejilerinde yer almaktadır (United Nations General Assembly, 2018; s.13). Bu amaçla uygulanabilecek politika örnekleri ile ilgili politika yaklaşımlarına ve örneklerine bakıldığında, bisiklet kullanımını teşvik etmek, güvenliğini sağlamak ve toplumda bisiklet kullanımını benimsetmek ve yaygınlaştırmak için stratejiler kullanılmakta ve etkili bir politika uygulaması genellikle bu stratejilerin kombinasyonunu içermektedir. Özellikle spor, rekreasyon, eğitim, ulaşım ve güvenlik gibi unsurların bu stratejilerde yer alması, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında oldukça fazla katkıda bulunmaktadır (Çeyiz, 2017; ECMT, 2004; Özyazıcı, 2018: s.1). Tüm bunların ışığında bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik münferit çalışmaların Türkiye’de de yapılması gerektiği Çeyiz (2017) tarafından önemle vurgulanmıştır.

Olimpik olarak yapılan bisiklet sporu, 1896 Yaz Olimpiyatları’nda, ilk kez “bir yol ve beş pist” yarışı olarak düzenlenmiştir. Kadın bisikletçiler ise, 1988 yılında pist yarışlarına katılmışlardır. Olimpiyat erkekler ve kadınlar dağ bisikleti yarışları ilk kez 1996’da yapılmıştır. BMX yarışları ise, 2008 yılında yapılmıştır. Bisiklet disiplinde erkek ve kadınlar ilk olarak, eşit sayıda 2012 Yaz Olimpiyatlarında yarışmıştır. Bu durum dünyada ve ülkemizde olimpiyatlara gitmek üzere bir çok bisiklet sporcusunun giderek sayısının artmasına vesile olmuştur (Sporda Bisiklet (t.b). Bisikletliler Derneği).

Günümüz Türkiye’sinde ise, sivil toplum kuruluşları, federasyonlar, bakanlıklar, kulüpler, tüzel kişiler vb. birçok kurum ve kuruluş tarafından, bisikletin kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik birçok oluşum, strateji ve projeler oluşmuştur. Bunlara örnek vermek gerekirse; belediyelerin bisiklet kullanımını teşvik için yaptığı indirim uygulamasını (vapur gibi toplu ulaşımında çok düşük fiyatlandırmaları), halka ve okullara “sağlıklı yaşam ve çevreci ulaşım” vb. sloganlar eşliğinde açılan bisiklet okullarını örnek verebiliriz (Isbike,

2021). Bunlara ek olarak “2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı” dahilinde ve resmi olarak yürürlüğe giren, bisiklet sürüş eğitimlerini, bisiklet kullanımının ilkökul sürecinde beden eğitimi dersleri aracılığıyla, çocuklara bisiklet sürüş eğitimlerinin verilmesini ve bu eğitimlerin, projeleri ve çalışmaları dahil ederek yapılmasını örnek verebiliriz (MEB, 2021). Ayrıca bunların yanında bisiklet kullanımında motivasyon kaynaklarının, engellerin, kent içi ulaşımın, bisiklet yollarının, bisiklet kullanımının pozitif kazanım ve dışsallıklarının ve rekreasyon boyutunda kaliteli yaşamın tartışıldığı değerli bilimsel çalışmalarda ayrıca göze çarpmaktadır (Ardahan & Mert 2014; Aydın 2015; Balcı, ve ark. 2017; Cengiz & Kahvecioğlu 2016; Çelebi & Özbey, 2017; Elbeyli, 2013; Koçak 2016; Stratejik Plan (t.b).Türkiye Bisiklet Federasyonu).

Sonuç olarak gelişmiş ülkelerde, nitelikli ve kaliteli yaşamı desteklemek için bisiklet kullanımının önemine dikkat çekilmiştir. Aynı zamanda ulaşım, rekreatif bisiklet etkinliklerine katılım, sağlık, çevre ve spor için bisiklet kullanımının aktif kılınmasında önemle vurgulanmıştır. Bu yaklaşımın dünya insanları ve özellikle ülkelerin gelişmişliği için önemli olduğunu söyleyebiliriz.

Tüm bilgiler ışığında, bu araştırmada bisiklet kullanımının, ulusal bisiklete binme politikaları ile yaygınlaştırılmasına yönelik faktörlerin, bisiklet sporu ve yönetimi konusunda deneyimli spor yöneticilerinin görüşleriyle incelenmesi amaçlanmıştır.

YÖNTEM

Araştırmada, nitel araştırma deseni seçilmiş ve fenomenoloji (olgubilim) yaklaşımı kullanılmıştır. Veri toplama yöntemi olarak “görüşme yöntemi” seçilmiş ve “yarı yapılandırılmış görüşme formu” kullanılmıştır. Katılımcılar “amaçlı örnekleme” yöntemlerinden “ölçüt örnekleme” yöntemi ile seçilmiştir. Araştırmada 6 deneyimli katılımcı (Tablo 1) ile görüşme yapılmış, verilerin analizinde ise “betimsel analiz” ile “içerik analiz” yöntemleri kullanılmıştır.

Araştırma grubu (katılımcılar)

Araştırmada katılımcı seçiminde, “amaçlı örnekleme” yöntemlerinden “ölçüt örnekleme” yöntemi tercih edilmiştir. Araştırmada katılımcılar için “Türkiye’de aktif olarak bisiklet sporu veya hakemliği veya antrenörlüğü yapan veya ulusal ve uluslararası bisiklet sporu ile ilgili kurum ve organizasyonlarda, en az 10 yıl görev alan spor yöneticisi olmak” şeklinde ölçütler belirlenmiştir. Araştırmaya “ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere” ait görüşleri alınmak üzere, ölçütlere uygun toplam 6 deneyimli ve uzman katılımcı seçilmiştir.

Katılımcıların ölçüt bilgileri, deneyimleri ve diğer bisiklet ile ilgili kariyer bilgileri Tablo 1'de yer almaktadır.

Tablo 1. Katılımcıların ölçüt bilgileri, deneyimleri ve bisiklet ile ilgili kişisel görev ve rolleri

Katılımcı	Yaş	Bisiklet Sporunu KARIYERİ	Bisiklet Sporunda ALINAN GÖREV VE ROLLER	
		Bisiklet Sporunu ile ilgili çalıştığı süre/tecrübe ve Mevcut Görevi (2019)	Görevi ve Uzmanlığı	Ulusal ve Uluslararası İşbirliği
K1	83	Toplam 68 Yıl: 15 yıl Milli Bisiklet Sporculuğu; 53 Yıl Yöneticilik (4 yıl Türkiye Bisiklet Federasyon Başkanlığı) Mevcut Görev: Bisiklet Sevenler Derneği Başkanı, Bisiklet Fed. Karabük Bisiklet İl Temsilcisi	1980-1984 Türkiye Bisiklet Federasyon Başkanlığı ve Yöneticilik, Sporcu, Bisiklet Danışmanı, Bisiklet Fed. Karabük Bisiklet İl Temsilcisi,	Ulusal ve Uluslararası Spor Federasyonları ve STK'lar, Merkezi ve Yerel Yönetimler.
		Toplam 38 Yıl: 17 Yıl Sporculuk (Türkiye Şampiyonlukları ve Milli Sporculuk), 4 Yıl Bisiklet Milli Takım Antrenörlüğü ve Federasyonda yöneticilik, Bisikletliler Derneği Başkanlığı Mevcut Görevi: Bisikletliler Derneği Başkanı, Üniversite Uzman Bisiklet Öğretmeni, Bicycle Mayor İstanbul	Türkiye Bisiklet Federasyonu Milli Takım Antr., KulüpYönt. Usta Eğitici/ Bisiklet Eğt. Sporcu, Antrenör, Eğitmen, Bisiklet Danışmanı, Bicycle Mayor İstanbul Tem., Bisikletliler 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 Bisik. Yaşam Alt Yapı Prj. Kuruluşu)
K3	43	Toplam 16 Yıl: Bisiklet Fed. Yön. Kur. Üyesi Hakemlik (16 Yıl) Mevcut Görevi: *... Üniv. Beden Eğt. ve Spor Öğrt.; Okutman, Türkiye Bisiklet Fed.Yön.Kur.Üy.	Bisiklet Federasyonu Yönetim Kurulu Üyesi, Belediye Sportif Danışmanı, Hakem, Eğitmen	Ulusal ve Uluslararası Spor Federasyonları, Bakanlıklar, Yerel Yönetimler, STK'lar.
K4	55	Toplam 41 Yıl: Sporcu (41 Yıl) Antrenör (26 Yıl) Mevcut Görevi: Sporcu, *...Gençlik ve Spor İl Müd. Bisiklet Antr., Bisiklet Fed.*.....İl Tem., *...Bld. Bisiklet Eğitmeni.	Bisiklet Fed. *...İl Temsilcisi, Antrenör, *...Belediyesi Kültür ve Sos. İşler Müd. Bisiklet Trafik Eğitim Merkezi Eğitmeni, Sporcu,	Ulusal ve Uluslararası Spor Federasyonları, Yerel Yönetimler, STK'lar
K5	74	Toplam 10 Yıl: 4 yıl Bisk.Sporculuğu (1962 İtalya Milano/1963 Brüksel Dünya Yol Bisk. Şamp.Katılım), 1963 Türkiye Bisiklet Yol Şamp., Bisk. Hakemi, *.....Bölge Bisiklet İl Tem.(4 Yıl), *..... Gazete Spor Yazarı (6 Yıl) Mevcut Görevi: Emekli	*..... Bölge Bisiklet Ajansı/İl Temsilcisi,	Türkiye Bisiklet Federasyonu, Yerel Yönetimler.
K6	82	Toplam 64 Yıl: Bisiklet Fed.,As Başkanlığı (1981-1984). Mevcut Görevi: Emekli, Bolu Cimnastik Kulübü Başkanı	*..... Öğrt. Lisesi, *..... Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü (34 Yıl), Bisiklet Fed. As Başkanlığı (1981-1984)	Ulusal ve Uluslararası Spor Federasyonları ve STK'lar, Bakanlıklar, Yerel Yönetimler.

Araştırmacının katılımcı rolünün, araştırmaya güçlü bir katkı sağladığı düşünülmektedir; Araştırmacı, en az otuz senedir bisiklet sporunun içinde olmuş, sporculuk, hakemlik ve yöneticilik görevlerinde bulunmuştur. Araştırmacının bisiklet kültürünün içinde olmasının, araştırmaya hız ve pratiklik kazandıracacağı varsayılmıştır. Ayrıca araştırmacının “katılımcı” rolünün, araştırmacıyı nitel çalışma sürecinin doğal bir parçası haline getirebileceği düşünülmüştür. Yıldırım ve Simşek (2016: s.85) veri kaynaklarına yakın olarak, ilgili kişilerle konuşma, gözlemler yapmanın, ilgili dokümanları inceleyerek, araştırılan konuyu yakından tanımanın ve anlamanın nitel araştırmada oldukça önemli bir yer tuttuğunu belirtmiştir. Bu yönüyle nitel araştırmacının, araştırma sürecinin doğal bir parçası haline geldiğini vurgulamıştır.

Veri toplama araçları

Veri toplama yöntemi olarak “görüşme yöntemi” seçilmiş ve “yarı yapılandırılmış görüşme formu” kullanılmıştır. Görüşme formunun geliştirilmesi amacıyla, ilgili literatür taranarak ve uzman görüşlerine başvurulmuş, elde edilen veriler ışığında açık uçlu sorular, neden-nasıl soruları temel alınarak, uzman dönütleri eşliğinde forma son şekli verilmiştir. Formun hazırlanma sürecinde soruların; kolay ve anlaşılabilir olması, konuya odaklı, farklı türden olması, açık uçlu sorulması, esneklik ilkesine göre alternatif sorular ve sondaların hazırlanması gözetilmiştir. Ayrıca araştırmacının bisiklet sporcusu, yöneticisi ve kullanıcısı olarak “katılımcı” olması, araştırma sorularının hazırlanmasında geniş bir perspektiften bakılmasını ve pratik olmasını sağlamıştır. Daha sonra pilot görüşme yapılmış ve “yarı yapılandırılmış görüşme formu” na gerekli düzenlemelerden sonra son şekli verilmiştir.

Katılımcılara bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörler ile ilgili görüşleri, açık uçlu sorular ile sorulmuştur (Tablo 2).

Tablo 2. Yarı yapılandırılmış görüşme formunda yer alan açık uçlu sorular

Bisiklet ile nasıl tanıştınız? Çocukluk-Gençlik ve Yetişkinlik dönemlerinizden örnekler verebilir misiniz?
Bisiklet/Spor içerisinde ne kadar süre çalıştınız/çalışıyorsunuz?
Sizi sporcu ve sonrasında yönetici olarak bisiklete yönelten motivasyonlardan bahsedebilir misiniz?
Bize kısaca görevli olduğunuz kurum, amacı ve faaliyetlerinden bahsedebilir misiniz?
Dünya geneline bakıldığında bisikletin yaşam tarzının bir parçası olduğu görülüyor. Türkiye için bisikletin bu kültürdeki yerini değerlendirir misiniz?
Bisiklet kullanımının yaygınlaşmasının önünde size göre ne gibi engeller/sorunlar var? Neden?
Son yıllarda çeşitli Bakanlıklarca bisiklet ile ilgili yapılan çalışmalar, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının başlangıcını yapabilecek mi? Nasıl?
Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını hangi kamu kurumu üstlenmelidir? Neden?
Hızla değişen dünya ve yaşam tarzlarımız da bisikletin gelecekteki yeri konusundaki düşüncelerinizden bahsedebilir misiniz? Tespitleriniz? Önerileriniz?

Verilerin toplanması

Araştırma öncesi Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimlerde İnsan Araştırmaları Etik Kurulu Başkanlığından araştırma ile ilgili “Protokol No:2019/139 sayılı başvuru ile 26.03.2019 tarihinde 2019/3 toplantısındaki karar ile etik kurul izni alınmıştır. Ayrıca katılımcılar, araştırma hakkında bilgilendirilerek (araştırmanın amacı, süresi, katılımın gönüllülük esasına dayalı olduğu, bilgilerin gizliliği vb., gibi) kabul onayları, sözlü olarak ve onam formu imzalatılarak yazılı olarak görüşme öncesinde alınmıştır.

Görüşmeler, araştırmacı tarafından telefon ile randevu alınarak, 6 katılımcının bulunduğu illere gidilerek ve istedikleri mekanda, dikkat dağıtmayacak sakin bir ortamda, yüz yüze yapılmıştır. Görüşme öncesinde araştırmanın 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 dahilinde, bilimsel çalışmalarda kullanılacağı detaylı açıklanmıştır. Görüşme için bilimsel etik kurallarına göre davranılacağı teyit edilmiştir, tez görüşme kayıt bilgileri açıklanarak, görüşme ve ses kayıt cihazı ile ses kayıtlarının yapılması için, onam formu imzalatılmıştır. Görüşmeler ile elde edilen verilerin kayıt bilgileri Tablo 3’de verilmiştir.

Tablo 3. Görüşmeler ile elde edilen görüşme kayıtlarına yönelik veriler

Katılımcılar	Görüşme Kayıtları
K1	Ses Kayıt 125 dakika 23 Adet A4 Sayfa
K2	Ses Kayıt 273 dakika 33 Adet A4 Sayfa
K3	Ses Kayıt 42 dakika 09 Adet A4 Sayfa
K4	Ses Kayıt 182 dakika 13 Adet A4 Sayfa
K5	Ses Kayıt 75 dakika 13 Adet A4 Sayfa
K6	Ses Kayıt 138 dakika 14 Adet A4 Sayfa

Verilerin analizi

Araştırmada verilerin, neden sonuç ilişkilerinin irdelenerek, anlaşılır bir biçimde çözümlenmesi, sonuçlara ulaşılması ve bulguların yorumlanması için, nitel analiz yöntemlerinden “*betimsel analiz*” yöntemi kullanılmış ve araştırmada benzeyen verilerin belirli kavramlar ve temalar çerçevesinde bir araya getirilmesi, verilerin içinde saklı olabilecek gerçeklerin ortaya çıkarılabilmesi için “*içerik analizi*” yöntemi kullanılmıştır.

Görüşme verileri, bilgisayarda düz yazı haline dönüştürülerek, katılımcıların cevapladıkları sorular, bir dosyada toplanmış ve daha sonra kodlama işlemine geçilmiştir. Verilerin kodlanması, nitel araştırmada deneyimli uzman araştırmacı tarafından yapılmıştır. Betimsel analizde, katılımcıların direk ifadeleri ile ifade sayılarının bilgisi (K1, K2..) şeklinde direk katılımcı ifadelerini içeren paragraflarda verilmiştir (genellikle cümleler ve yada

paragraflar kodlamaya temel oluşturmuştur). Ayrıca verilerin düzenlenmesi veya azaltılması yoluna gidilmiş ve araştırmanın kavramsal yapısı önceden belirlenmiş ve genel hatlarıyla temalara göre cevaplar özetlenmiş ve yorumlanmıştır. İçerik analizinde derinlemesine analiz ile veriler bölümlere ayrılıp incelenmiş ve kavramlaştırılarak ilişkiler kodlanmıştır. Ayrıca, genel bir çerçeve içinde kavramsal yapıya göre yapılan kodların yanında, ortaya çıkan yeni kodlar da araştırmacı tarafından listeye eklenmiştir. Aynı zamanda sistematik ve açık biçimde betimlenen veriler, açıklanarak yorumlanmış ve neden-sonuç ilişkileri irdelenerek araştırmacı tarafından, katılımcılardan teyit alınarak yorumlanmıştır. (Yıldırım & Şimşek 2016: s.247,239).

Geçerlik ve güvenilirlik

Araştırma sonucunun doğruluğunu konu edinen geçerlik ve araştırma sonuçlarının tekrar edilebilirliği ile ilgili sorgulayan güvenilirlik için; araştırmada, iç geçerlikte “inandırıcılık” kullanılmış ve bunun için, uzun süreli etkileşim ve uzman incelemesi yapılmıştır. Dış geçerlilikte ise, amaçlı örneklem/ölçüt örneklem ve ayrıntılı betimleme yöntemi “aktarılabirlik” için kullanılmıştır. Ayrıca araştırmada iç güvenilirliği sağlamak için, “tutarlılık incelemesi” ile dış güvenilirlikte “teyit incelemesi” yapılmıştır.

Geçerlik

Araştırmada geçerlik çalışması için, bulguların kendi içerisinde tutarlı ve anlamlı olmasına dikkat edilmiştir. Ortaya çıkarılan bulguların, anlamlı bir bütün olması sağlanmıştır. Ayrıca araştırmada veriler, araştırmacı tarafından hem ses kayıt cihazına kaydedilmiş, hem de kısa notlar yoluyla denetlenmiştir. Böylece bulguların anlamlı bir bütün oluşturulması amaçlanmıştır.

Güvenirlik

Araştırmada güvenilirlik çalışması için, araştırmanın yöntemlerini ve veri toplama, işleme, analiz etme, yorumlama ve sonuçlara ulaşma gibi konuların aşamalarını açık bir biçimde tanımlamış ve araştırmaya aktarılmıştır. Araştırmada görüşme süresince, farklı görüşler ve alternatif açıklamalar dikkate alınmıştır. Ayrıca, ham veriler, başkaları tarafından incelenebilecek biçimde saklanacaktır. Araştırma soruları açık bir biçimde ifade edilerek veriler araştırma sorularının gerektirdiği biçimde ayrıntılı ve amaca uygun bir biçimde toplanmıştır. Araştırmacı araştırma sürecindeki kendi konumu, açık bir biçimde tanımlamıştır.

BULGULAR

Araştırmanın bu bölümünde; nitel araştırma kapsamında yapılan, betimsel ve içerik analizlerinden elde edilen kod ve temalar ile ilgili bulgulara, katılımcıların seçilmiş direk alıntılar olarak bazı ifadelerine ve yorumlarına yer verilmiştir.

Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin katılımcıların görüşlerine ait veriler kodlanarak, ana ve alt temalar olarak analiz sonucunda ortaya çıkarılmıştır. Bunlar; a. eğitim (eğitim programları, eğitmen ve ders niteliği); b. sağlık (obezite ve hareketli yaşam); c. çevre farkındalığı (çevreyi korumak ve çevreye duyarlı şehir); d. örgütsel yapılar (siyasi politika); e. yasal çerçeve (vergi indirim, teşvik ve cezalar); f. spor ve rekreasyon (bisiklet yarışları ve rekreatif amaçlı bisiklet); g. bisiklet turizmi (iç ve dış turizmi güçlendirmek); h. kültürel uyum (aile ve toplumsal yapı, yaşanılan çevre/ortam); i. ekonomik bütçe (finans kaynakları); j. amaç farkındalığı (hedef belirleme ve stratejik planlama); k. ulaştırma sistemi (bisiklet yol yapımı ve güvenlik) şeklinde alt temalarla beraber ifade edilmiştir (Şekil 1).



Şekil 1. Katılımcıların, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “Ana ve Alt” temaları

Eğitim (eğitim programları, eğitmen ve ders niteliği)

Katılımcılardan elde edilen verilerden, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “eğitim” ana temasına ve “eğitim programları, eğitmen ve ders niteliği” alt temaları ile ilgili seçilmiş bazı ifadeleri direk alıntılar halinde aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

“Bisikleti erken küçük yaşta sevdirep başlatmak çok önemli, çünkü 16-17 yaşındaki çocuk zorlanıyor. Federasyon başkanlığında okullara bisiklet sporunu getirmek için çok ısrarlıydım ve çok mücadele verdim, üniversitelere ulaşmaya çalıştık (K1). Avrupa’da teorik eğitimin yanında uygulamalı eğitimlerde vardır, trafiğe çıkmak uygulamalı olması önemli. Yasalarımız, 11 yaşını bitirdiğinde, çocuğun bisiklet ile trafiğe çıkma hakkı var ancak bisiklet sürmeyi, sinyal vermeyi, yolun neresinden gideceğini ve tabelaların anlamını bilmiyor. Çocukları yüzme için eğitime neden yolluyoruz? Çocuk yüzebilsin ve boğulmasın diye. Trafik olmak önemli, yüzmeyi hergün her dakika yapmıyorsunuz, ancak her dakika trafiğin içindediniz. Trafik dili evrensel bir dildir, hayatınızın sonuna kadar ihtiyaç duyacağınız bir çok tabela vardır. Siz çocuğunuza okuma yazma, matematik vb.dersler öğretilmediğinizde hayatında ne kadar başarılı olabilir? Başarısız olur ancak ölmez ama trafiği eğitimi yeterli öğretilmediğiniz de kazaya kurban gidip ölebilir (K 2). Trafik kazaları tamamen önlenemez ve tesadüf değildir. Trafik kazalarından kaynaklanan ölümler yılda 1.35 milyona yükselmiştir, bu her gün dünya yollarında 3700 kişinin öldüğü anlamına geliyor. Bununla birlikte her yıl onlarca milyon kişi trafik kazalarında, kalıcı sakatlıklarla karşı karşıya kalmaktadır. Bu raporlardaki en üzücü ve kalp kırıcı istatistiklerden biride kazaların 5 ile 29 yaş arasındaki insanların başına gelmektedir ve önde gelen ölüm nedeni olmasıdır. Hiçbir çocuk yolda yürürken, bisiklete binerken veya oynarken ölmeli veya yaralanmamalıdır. (World Health Organization. Global status report on road safety 2018). Antrenör ve sporcuların, kulüplerin ve yerel yönetimlerinde eğitime ihtiyacı olmaktadır (K3). Okullarda 4.sınıf programına ‘trafik güvenliği dersi’nin konulması, 5-6-7 ve 8. Sınıflara verilen ‘Spor ve Fiziki Etkinlikler dersinde seçmeli olarak ‘Bisiklet Modülü’ dersinin alternatif olarak sunulması gibi örnekler verilebilir, halka verilen hayat boyu öğrenme genel müdürlüğüne bağlı eğitim kurumlarında da ‘Bisiklet Modülü’ konulması örnek verilebilir (K4). Finlandiya gibi ülkede çok soğuklarda bile bisiklet kullanımı yani 1.200 öğrencili okulun 1.000 öğrencisinin eksi 17’derecede okula bisiklet ile gidip geldiğini görebiliyoruz. İklim koşulları da onlara göre artı 17 derece olan bir ülke olarak çok geride kaldığımızı gösteriyor bize (K2) şeklinde ifade edilmiştir”.

Sağlık (obezite ve hareketli yaşam)

Katılımcılardan elde edilen verilerden, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “sağlık” ana temasına ve “obezite ve hareketli yaşam” alt temaları ile ilgili seçilmiş ifadeleri direk alıntılar halinde aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

“Önemli olan bisiklet, doğa sevgisi, temiz hava ve sağlıktır, lisanslı sporcu olmanız gerekmez ve spor, sağlık için yarışmak zorunda değilsiniz (K1). Bisiklet benim için rahatlık ve özgürlük demektir, sağlık açısından rahatlık, zihinsel açıdan da özgürlük demektir. (K4). Bisikletin sağlık ve spor açısından, her zaman hayatlarımıza değer katacağına inanıyorum (K6)”.

Çevre farkındalığı (çevreyi korumak ve çevreye duyarlı şehir)

Katılımcılardan elde edilen verilerden, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “çevre farkındalığı” ana temasına ve “çevreyi korumak ve çevreye duyarlı şehir” alt temaları ile ilgili seçilmiş ifadeler direk alıntılar halinde aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

“Bisiklet ile ana yoldan gelmesin, orman veya tarlaların içinden, patika yollar kullanarak gelsin çünkü birinci nedeni emniyet, ikincisi ise doğa sevgisi (çevre bilinci), temiz hava ve sağlıktır (K1). Bisiklet, İsviçre çakısı gibidir, ister sağlığını, ister sporunuz, ister çevrenizi korumak, için veya isterseniz iklim değişikliğini durdurmak, ister tasarruf etmek, isterseniz turizm yapmak için, kullanabilirsiniz (K2). Çevre haftası için Taksim, Harem ve Boğaz Köprüsünden geçen farkındalık amaçlı bir bisiklet etkinliği düzenledik, Türkiye'nin gelecek için bisiklete çok ihtiyacı olduğunun farkındalığı (K2). Bisiklet yeşili ve ağaçları andıran çevreci bir ulaşım aracıdır, doğal bir şey bana çok doğal geliyor ve sırtımıyor, gaz salınımı gibi çevreyi kirletmemesi söz konusu, hareketlilikten dolayı sağlığa yararlıdır (K3). Yeşilay Derneği gibi sivil toplum örgütleri ile çalışılabilir çünkü çevreci bir ulaşım aracı, ayrıca diğer büyük sivil toplum örgütleri ile de hareket edilebilir (K3). İnsanlar bisiklet ile şehir içinde gezerken, çevrenin farklı yerlerini, kısa yollarını keşfederek özümseyebiliyorlar, bu nedenle insanlar araba ile gitmektense bisikletle ulaşımı tercih ediyorlar, çevrelerine dokunduklarını hissediyorlar (K4)”.

Örgütsel yapılar (siyasi politika)

Katılımcılardan elde edilen verilerden, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “örgütsel yapılar” ana temasına ve “siyasi politika”, alt temasına ilişkin seçilmiş bazı ifadeleri direk alıntılar halinde aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

“O sene Spor ve Milli Eğitim Bakanlığı birleştirilmişti, iki Bakanlık, Spor Bakanlığı ve Milli Eğitim Bakanlığını beraber çalıştıramıyordunuz. Aynı bakana bağlanınca rahat ettik biraz, fakat akabinde hemen tekrar ayırdılar, zor bir şey çok mücadele verdim (K1). Belediye başkanlarında tıkanıyoruz, geliyoruz duvara tosluyoruz bazen, biz mahallemizin içine bisiklet yolu istiyoruz. Mahallede okula gidecek binlerce öğrenci spor, tasarruf yapacak, hava kirliliği, gürültü ve trafik azalacak, günlük rutinin içinde spor yapacaklar ancak Belediye başkanları bunun kıymetini bazen anlayamıyorlar (K2). Anlatmak için yetkili/otorite bulmakta zorlanıyorsunuz, onun için uzun vadede yatırım kamuda genelde olmuyor (K2)”.

Yasal çerçeve (vergi indirimi, teşvik ve cezalar)

Katılımcılardan elde edilen verilerden, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “yasal çerçeve” ana temasına, “vergi indirimi” , “teşvik ve cezalar” alt temaları ile ilgili seçilmiş bazı ifadeleri direk alıntılar halinde aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

“Vergi indirimi önemli, farklı yöntemler var, örneğin İngiltere’de hükümet, şirketler ile anlaşma yapıyor ve şirketler işe bisiklet ile gidip gelene bisiklet satın alabiliyorlar ve bunu vergiden şirket olarak düşebiliyorlar (K2)”. Teşvikler ve engellere örnek verirse; Sağlık Bakanlığı obeziteye karşı onbin veya yüzbinlerce bisiklet dağıtıyor, bu bisikletlerin hiçbiri ortada yok ve kimsenin de bindiği yok. Mesela belediyelere gidiyorlar bisiklet alıyorlar, çeşitli maksatlarla kullanıyorlar,

sağlık bakanlığı bir daha takibini yapmıyor, biz bisiklet dağıttık diyorlar, istatistiğe giriyor. İstatiklerde biz mühiş bir ülke gibiyiz ancak sadece rakamlarla uygulama sıfır (K1). Halbuki bunu farklı şekilde uygulayan ülke ve şehirler var. Avrupa da İtalya, Fransa Belçika, Hollanda gibi ülkelerde devlet, işine bisiklet ile gidene, her kilometre için 0,25 € kadar teşvik veriyor. Belçika'da ikametgah adresinizi ne kadar uzakta oturduğunuzu, beyan ederseniz bisiklet ulaşım teşviki istiyorsunuz. Böylece ayda da yaklaşık 100 €'ya yakın ulaşım teşviki alabiliyorsunuz (K2). Kamunun rol model olup işe bisiklet ile gidip gelmesi lazım, zabitanın, bazı yerlerde, polisin bisikletli olması lazım, hastanelerin önünde bisiklet park yeri olup bisikletle gidip gelen doktorların rol model olması gerekir. Bisiklet kullanan, spor yapan, çevreci insanların bisiklet kullanma algılarının yaratılması lazım. Cezaların yaptırımı olmalı; Avrupa'da yolu bisiklet yolu olarak çizgiile çizdiniz mi, kimse size dokunamaz orası bisiklet yoludur (K2)''.

Spor ve rekreasyon (bisiklet yarışları ve rekreatif amaçlı bisiklet)

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

“Bisiklet yarışlarında, bizim sporcu sayımız yeterli değil az yani Türkiye'nin nüfus oranına göre çok düşük düzeyde (K3). Bir de olimpiyatlarda biz dört disiplinde yarışıyoruz, pist, yol yarışları, dağ bisikleti ve bmx yarışları, bizim için Türkiye'de veledrom yok. Olimpiyatlarda almış altı madalya veriliyor, bisiklet bunun otuz altı tanesi, pist yarışlarında ve bizim maalesef pistimiz yok (K3). İl ve bölgelerde okullararası Türkiye Bisiklet Şampiyonası yapılıyor, bir başka güzel şey ise Bisiklet Federasyonu 11 yaş altındaki çocukları sporcu olarak yarıştıramıyor ancak okul sporlarında 7 yaşındaki çocuğu sporcu olarak yarıştırebiliyor. Kısmen de olsa Milli Eğitim Bakanlığı yarışmaları ile yaş engeli aşıldı ama yine de güvenli bisiklet yolları ihtiyacının sağlanması gerekiyor (K4). Bisiklet küçük çocuklar için hala zevk için binilen, arada hızlı bir şekilde bakkala gidip ekmek alayım dediği bir araçtır, bu durumda sportif başarıya da olumsuz yönde yansıyor (K4). Rekreasyon Amaçlı Bisiklet için; Almanya'da eğlenceli yarışlarla 6-8 yaşındaki çocukları bisiklete sadece yarış için değil eğlence içinde bindirirler. Çocuklar bisiklete biniyor, zevk duyuyor, okuluna gidiyor (K1). Almanyadaki bisiklet yolları şehir içinde mevcut ama köyler arasında da bisiklet yolları var. Yani diğer bir değişle, yeşillerin içinde kuşlar, kelebekler, çiçekler (rekreasyon) amaçlı yollar var yani (K1). Devlet kanalının ödül ile motive edilen bisiklet gezileri olsa, nasıl trekking yapıyorlar, dağlara çıkıyorlar onun gibi, Belediyeler belki kompozisyon yazma yarışmalarında temayı bisiklet yapabilir, bisiklet ile ilgili kampanyalar yapılabilir (K5)''.

Bisiklet turizmi (iç ve dış turizmi güçlendirmek)

Katılımcılardan elde edilen verilerden, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “bisiklet turizmi” ana teması ve “iç ve dış turizmi güçlendirmek” alt teması ile ilgili seçilmiş bazı ifadeleri direkt alıntılar halinde aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

“Avusturya’da spor kuruluşu olan bir vakfın yaptığı, bir günlük bisiklet yarışı olan Salzburg festivali vardır (K1). Diğer bir örnekte Güney Afrika’da yapılan Cup Epic denilen, altı gün olan dağ bisikleti yarışı olan bir yarışır (K1). Yerli ve yabancı bisiklet turizmi için, bisiklet dostu oteller olması, dağlarda veya kırsalda bisiklete binebilirsiniz ancak şehre dönüncede güvenli yollarda bisiklet sürebilmeniz gerekir (K2). Japonya’dan farklı ülkelere bisikletle geziler yapan emekliler ülkemize geldiklerinde, bisiklete bindiler. Ulusal bisiklet yolları olan Almanya’nın 75.000 km yolu ve 22.000 bisiklet turisti var, ancak Türkiye’ye gelindiğinde bu turizm çeşidi yapılamıyor (K2). Ancak Türkiye bisiklet turizmi geliyor, yabancı ulusal milli takımlar, artık yurt dışından Türkiye’ye sezon öncesi kamplarını yapmaya gelebiliyorlar, özellikle Antalya’da ve Kayseri’de kamp yapmayı tercih ediyorlar (K3). Ülkemizin Cumhurbaşkanlığı turunda gelen bisikletçilerin, dünya çapında ciddi takipçileri bulunuyor, ve tanıtımlar ülkemiz için iyi oluyor (K3). Fransa Bisiklet Turu Tour De France’ın, İspanya Bisiklet Turu Vuelta a Espana’nın ve İtalya Bisiklet Turunu Giro d’Italia turunu televizyonda canlı veriyorlar ve reklamları var (K4), şeklinde ifade edilmiştir”.

Kültürel uyum (bisiklet kültürünün entegrasyon/ aile ve toplumsal yapı, yaşanılan çevre/ortam)

Katılımcılardan elde edilen verilerden, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin “kültürel uyum” ana teması ile “aile ve toplumsal yapı, çevre/ortam” alt temaları ile ilgili seçilmiş bazı ifadeleri direk alıntılar halinde aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

“Bisiklet sporunu bırakanlar daha sonra mastırlar yarışına giriyor, spor değil ama bisiklete binmiş kişiler, tahsilli, okumuş, iş adamı olmuş, doktor olmuş, mühendis olmuş, avukat olmuşlar ama bisikleti çok sevdiği için binebiliyorlar, hatta bir sporcu gibi çıktığında dönüp bisiklete binebiliyorlar pedal çeviriyorlar. En sonunda İtalya, İspanya sonra Almanya bu insanları bisiklet için toplamaya başlamış, Türkiye’de de var ama çok mütevazı (K1) Bazı araç sürücülere kültürel olarak, hala bisikletlileri yok sayabiliyorlar, uygulanması gereken mevcut trafik kuralları ve kanunları da hala daha kültürel olarak oturmadı (K3). Bisiklet Kültürü için özellikle Avrupa ülkelerine bakarsak yolları oturtmak için zaman gerek, bizden daha gelişmiş ülkelerden bahsediyorum, ayrıcalıklıları, tesisleri var, bizde bisiklet yolları daha yeni yeni başladı kültürü bir anda oturtamıyorsunuz (K3). Bisiklet, hala küçük çocukların zevk için bindiği hızlı bir şekilde bakkala gittiği bir araç. Buda sportif başarıyı, olumsuz yönde etkiliyor. İnsanlarımız, takım elbise ile bisiklete binilir mi? diyor.. tanınmış insanların hiç biri buna örnek olmadı, sanatçı, futbolcu veya bir Belediye Başkanımız, bir Valimiz, bir Kaymakamız neden bisiklete binmiyor (K4). Kaldırımı olmayan yerlere bisiklet yolu yapıyorsunuz, bunu toplum hemen kabul etmiyor. Araçlar kaldırımlara park ediyor hatta bisiklet yollarına. Bu kültürü oluşturmak zaman istiyor, İzmit Belediyesi birçok yere bisiklet yolunu götürdü. İnsanlar renkli kırmızı veya mavimsi dönüştürülen bisiklet yollarını artık yadırgamıyor. En az sekiz yıldır bütün beşinci sınıflara, öğretmenlere, imamlara ve bütün paydaşlara bisiklet dağıtılıyor. Bisikletin kullanılabilir olması için kaskı ile beraber veriliyor, güzel bir şey (K3)”.

Ekonomik bütçe (finans kaynakları)

Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörlere ilişkin; “ekonomik bütçe” ana temasına “finans kaynakları” alt temasına ilişkin katılımcıların seçilmiş bazı ifadeleri aşağıda sunulmuştur. Bunlar;

“Bisiklet kullanımı ekonomiktir, hak ettiği gelişmişlik seviyesine ulaşmasının anlamı; spor yapılması, fiziksel hareketliliğin artması, obezitenin azalması demektir. Sağlık Bakanlığının sağlık giderleri böylece azalacaktır, diğer taraftan spor tesislerinin yapımı ve toplu ulaşım yatırımlarının azalması durumunda; maliyetler düşecek, cadde ve şehirlerde trafik sorununun azalması, daha az gürültü, iklim değişikliği için daha az karbon, insanların daha temiz bir hava soluması demektir. Bisikletin hiç zararı yoktur, hayatınızın bir yerinde konumlandırabilirsiniz ve karlı çıkarsınız...sorun para ve imkan yok, her şey para ile daha da iyi oluyor (K1). Ekonomik gelir seviyeniz yükseldikçe bisiklete yönelim artmaya başladı, lüks araç yerine bisiklete dönülüyor, bu bilinç kendiliğinden oluşuyor. Gelecekte Türkiye de 15-20 yıl içinde insanlar otomobilden bıacaklar, bir doyum olacak, bu arada bisiklet de durmayacak gelişecektir, bisikletin Türkiye de önü çok açık olarak görüyorum (K3)”.

Amaç farkındalığı (hedef belirleme ve stratejik planlama);

Katılımcıların, bisiklet kullanımı ile ilgili amaç farkındalığına ilişkin ana temasına ait seçilmiş ifadelerini;

“Bisiklete binmek, iklim değişikliği, az karbon salınması, daha az zarar görmek demek, gelecekte torunlarımız için, uluslararası sorumluluk demek (K2). Bisikletle, mahallede okula gidecek ve spor yapacak binlerce öğrenci ve aile tasarruf yapabilecek, hava kirliliği, trafik ve gürültü azalacak ve bedavaya spor yapabilecekler, okullarda ders olarak ele alınması, güzel bir şey ama, oradan ötesi bazen yok (K5). Time dergisinde 1999 yılında yayınlanan, ‘Yeşil Bir Gelecek ve Bisiklet’ isimli planda; 2025 yılı için “en az % 80 karbon ayak izini azaltmak ve bisiklet kullanımını % 400 arttırmak” şeklinde vizyonu çok ileri olan Londra bu hedefleri koymuştur. Londra yaptıktan sonra biz belki yüz yıl sonra aynısını yaparız, Bizde vizyon sahibi otoriteler olsa da, alt kadroların da bilinçlenmesi ve bilgilendirilmesi gerekiyor K2). Bisiklet dağıtımı aksıyor, kırsalda yaşayan daha ihtiyaç sahibi olan çocuklara verilsin, kalkınmanın her türlü kısırdan başlar, yolları daha müsait, trafiği rahat az, çocuk tarlaya veya okula gidip gelirken binecek böylece şehirlere göçüde önlemek gerekir (K5). Bisiklet parkları, yolları gibi bisiklet altyapısı da düzenlenmeli ve sonrasında arkasında durup takibinin, denetiminin ve ölçümlerinin yapılması ve geliştirilmesi gerekiyor (K5). Bisiklet yolu detaylarını bilen ve takip eden kamu görevlileri karar vermeli ve imza atmalıdır, çoğu bisiklet yollarının yanlış olduğunu anlatmak gerekiyor. Toplantılara aynı kamu görevlisi gelmiyor, tamam olmuştur mavi yol deyip onay verdiklerinde o yolu kullanan insan olmuyor biz çöp diyoruz buna, bisiklet yolundan başka her şeye benziyor, kim kullanır o yolu, yolun konforu çok önemli (K5)” şeklinde sunmuşlardır.

Ulaştırma sistemi (bisiklet yol yapımı ve güvenlik):

Katılımcıların, “ulaştırma sistemi” ana temasına ve “bisiklet yol yapımı ve güvenlik” alt temalarına ilişkin ifadelerinde, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikalarını oluşturan faktörleri aşağıda direk alıntılar ile sunulan ifadeleri ile dile getirmişlerdir. Bunlardan seçilmiş bazı ifadeler aşağıda sunulmuştur;

“Ulaştırma bakanlığı, karayolları için önemlidir (K1). İnsanlar ölmesin, şehirlerde bisiklet yollarının yapılması, bir de tali yollar var, ana yolda bisiklet sürülmesin, orman içinden veya tarlalar arasından, patika yollarda sürülsün (K1). Ulaşımında bisiklet alt yapısı tıpkı bir bulmacanın parçası gibi, çok önemli, bisikletin trenlerle, otobüslerle, deniz araçları ile taşınabilmesi ve bunlar için yasal düzenlemeler yapılması gerekiyor, yani diğer bir deyişle, bu bulmaca bir sürü parçadan oluşan bir resim, bu parçalar eksik olunca resimde ortaya çıkamıyor (K2)”. “Yurt dışında her yerde bisiklet için bir yol ayrımı, ayrıcalıklılar, tesisleri var, bizde bisiklet yolları yeni yeni yapılmaya başladı (K3). En büyük problem, güvenli ve fiziki bisiklet yolları yok, örneğin Avrupa Birliği Euro-Velo projesinde, bisikletçilere öze vel şehir ve ülkeleri birbirine bağlayan özelbisiklet ara yolları olduğunu görüyoruz. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı “şehir içi yollarda bisiklet yolları, bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerleri tasarımına ve yapımına dair” 2015 yılında yönetmelik yayınladı. Ayrıca ülkemizdeki yolların % 80 den fazlası duble yol, bisikletliler için en azından bir emniyet şeridimiz var (K4). İnsanlarımız artık araba yerine giderek bisikleti tercih ediyorlar, çevreye dokunduklarını hissedebiliyorlar (K4). Okul bahçelerine bisiklet parkları konuldu, bisikletle okula gelen çocuklara her ay bir kitap veya bir dondurma fişi verildi. Güvenli bisiklet yolları olmadığından, çocuklar trafikte düşüp kollarını veya bacaklarını kırdılar veya araçlar bisikletli çocuklara çarptı veya kazalar oldu, aslında bisikletin doğasında bu tür şeyler var ancak, bu yüzden kazalarda da artış olunca, kaygılar da başladı. Bununla beraber yerel yönetimler de, güvenlik olmayınca, basına negatif anlamda haber malzemesi olur kaygısı ile bisiklete sıcak bakamıyorlar (K4). Düz arazi olan bölgelerde avantaj, bisiklete binen insan çok olabiliyor, bisiklet ulaşım aracı olarak kullanılıyor (K5)”.

TARTIŞMA VE SONUÇ

Tartışma, katılımcıların “bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, ulusal bisiklete binme politikaları” ile ilgili görüşleri, bulgulardaki 11 ana tema (ve alt tema) altında kodlanan; eğitim, sağlık, çevre farkındalığı, örgütsel yapılar, yasal çerçeve, spor ve rekreasyon, bisiklet turizmi, kültürel uyum, ekonomik bütçe, amaç farkındalığı, ulaştırma sistemi, genel başlıkları altında yapılacaktır.

Eğitim (eğitim programları, eğitmen ve ders niteliği)

Katılımcılar eğitim ana temasına ilişkin, trafik eğitiminin küçük yaşta mutlaka zorunlu ve uygulamalı verilmesini, kazalardan korunulmasını, kazaların önlenebileceğini belirtmişler ve trafik eğitimlerine farklı ülkelerdeki programları ve uygulamaları örnek olarak vermişlerdir (Hatipoğlu 2002; Aktaran: Hatipoğlu ve ark., 2012: s.10). Türkiye’de trafik kazalarında ölen 0-

14 yaş arası çocuk sayısı, toplam trafik kazasında ölenlerin %14.7 sini oluştururken bu oran Amerika Birleşik Devletleri'nde sadece %6.59, İngiltere'de %5.86, Fransa'da %4.51, Almanya'da %4.09, Japonya'da ise %2.56 şeklinde oranlardadır (EGM, 1996). Bu sonuçların temel nedenlerini, çocukların trafik konusunda yeterli bilgi, yetenek ve tecrübeye sahip olamaması ve trafik eğitimin yeterli seviyede olmamasıdır, şeklinde diyebiliriz. Türkiye'de uygulanan trafik eğitimleri konusunda az seviyede olsa da ilerleme kaydedilmiş olmasına rağmen, gelişmiş bazı ülkelerdeki trafik eğitimi politikaları ile karşılaştırıldığında, henüz tam olarak öneminin kavranmadığı ortaya çıkmaktadır (Hatipoğlu ve ark., 2012: s.11). Trafik kurallarına karşı duyarlı kişiler yetiştirmek için, sadece sınıf ortamında öğrenme değil bu kuralları içselleştirmesine yardımcı olacak yaparak ve yaşayarak yapılan yaşantıların da sunulması gerekmektedir. Böylece trafikte bilinçli ve trafik kazalarından uzak bireyler yetiştirilebilecektir (Bolat ve ark., 2017: 1163).

Gelişmiş ülkelerdeki okullardaki eğitime katkı amacıyla çocuklara ve ailelerine yönelik yapılan aynı zamanda herkesin yararlanabileceği internet eğitim sayfaları mevcuttur. Örneğin, interaktif online etkinlik ve hikayeler, videolar, trafik eğitimi ile ilgili konuları, bisiklet kullanımı ile ilgili temel bilgileri içeren konuları, çocuklar ve ailelerine yönelik sunan ve cesaretlendirici ve popüler ulusal programları görmekteyiz (Hatipoğlu ve ark., 2012: s.13). Ayrıca Çeyiz (2017: s.158), Türkiye'de ortaöğretim eğitim programında, bisikletin okul sporlarına ayrıca sportif branş olarak, dahil edilmesinin öneminden bahsetmiş ve bisiklet kullanımı ile ilgili farkındalık yaratacak eğitim çalışmalarını önermiştir. Ek olarak araştırmacı, bu eğitim öğretim çalışmaları gibi uygulamalar aracılığıyla, sürdürülebilir bir politika üretilmesinin, önemli olduğunu ayrıca vurgulamıştır.

Polonya, İsveç ve Almanya gibi gelişmiş ülkelerin, eğitim sistemi içerisinde olan trafik eğitimi, küçük yaşlardaki çocuklara, eğlenceli ve uygulamaya yönelik programlarla verilmekte ve sürekli takip edilerek sürdürülebilirliği sağlanmaya çalışılmaktadır. Örneğin bu eğitimleri; "bisikletim şehrim ve ben" isimli gibi hikaye kitapları, çizgi roman kahramanları (bisiklet kahramanları), "okula bisikletle git" veya "benim ilk iki tekerim" şeklinde sloganlarla bisiklet eğitim uygulamalarını zenginleştirmişler (Möller & Sandra 2014: s.43). Türkiye'de trafik kazalarında hayatını kaybeden veya yaralanan çocuk sayısının yüksek olmasının temel nedeninin, trafik eğitiminin yeterli olarak verilemediği için olabileceği söylenmiştir (Özdemir & Öztürk, 2012: s.18). Tüm bu bilgiler ışığında, bisiklet kullanımında çocukların eğitilmesinin, bilgilendirilmesinin, bilinçlendirilmesinin ve trafik kazalarından korunmalarının sağlanmasının önemi ortaya çıkmıştır.

Sağlık (obezite ve hareketli yaşam)

Araştırmacılar, bisiklete binmenin sağlık boyutunda, önemine farklı bakış açıları sunmuşlardır. Bunlarla ilgili ifadelerinde; bisiklet ile fiziksel aktiviteyi bir aktif ulaşım şekli olarak günlük hayata geçirmenin öneminden, fiziksel ve zihinsel sağlığın iyileştirilmesi için ve obezitenin azaltılmasından, kardiyovasküler ve diğer hastalıkların risklerinin düşürülmesinden, kişisel ve toplumsal sağlık yararlarından, gürültü, hava kirliliği ve sera gazları emisyonlarının azaltılması gibi yardımcı faydalardan ve ek olarak bisiklete binmenin; sağlığı, çevreyi ve iklimi, ekonomik olarak şehirleri koruduğundan bahsetmişlerdir (Ardahan & Lapa, 2011; Gordon-Larsen ve ark., 2009; Lindström 2008, Akt., Reynolds ve ark., 2009: s.2; Möller ve Sandra, 2014: s.7). Koçak (2016: s.5767) bisikletin neden kullanıldığına ve sağladığı faydalara ilişkin yaptığı araştırmada, katılımcıların bisiklet kullanımından, elde edilen faydalara ilişkin cevap olarak kişilerin “daha sağlıklı ve güçlü hissederim”, “daha mutlu hissederim” ve “günün stresini atarım” şeklinde ifadeleri içeren ifadeleri elde etmiştir. Bu durum araştırmada katılımcıların ifadeleri ile benzerlik göstermekte ve böylece katılımcıların sağlık ile bisiklet arasındaki ilişki ile ilgili farkındalıklarının olduğunu bize göstermektedir.

Çevre farkındalığı (çevreyi korumak ve çevreye duyarlı şehir)

Katılımcılar, “çevre farkındalığı” temasına ve “çevreyi korumak ve çevreye duyarlı şehir” alt temalarına ait ifadelerinde özellikle doğanın farkına varmanın, tanınmanın ve bisikletin çevreci bir araç olarak algılanmasının önemine dikkat çekmişlerdir. Sağlıklı ve refah bir gezegende yaşamak için 2050 yılına kadar dünyanın ekolojik limitlerinden ödün vermeden, iyi bir yaşam ve refah sağlamak, on milyar kadar insanlığın karşılaştığı en ciddi zorluklardan ve sorumluluklardan biridir (Ekins ve ark., 2019: s.4).

Gezegenin korumaya, iklim değişikliği için acil eylemler ve doğal kaynakların sürdürülebilir yönetimi ile mevcut ve gelecek nesillerin ihtiyaçlarını desteklenmeye kararlı adımlarını gördüğümüz Birleşmiş Milletler (United Nations General Assembly, 25 September 2015, Seventieth session Agenda items 15 and 116) çevre farkındalığına global bir bakış sunmaktadır. Bu düşünceden hareketle çevre dostu, çevreye duyarlı şehirler için “bisikletin” bu global bakış içinde çok önemli bir “araç” olduğu, hem sağlıklı solunum, ulaşım, estetik ve egzersiz için bisiklete binmenin yaygınlaştırılmasının, Türkiye ve diğer tüm dünya ülkeleri için çok önemli ve acil bir durum olduğu sonucu savunulabilir.

Örgütsel yapılar (siyasi politika)

Bisiklet kullanımında ilk sıralarda olan Danimarka Kopenhag’ın çevreden sorumlu belediye başkanı olan 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 ve aile günlük rutinin içinde spor, tasarruf yapacak, hava kirliliği azalacak, trafik azalacak, gürültü azalacak spor yapacaklar” şeklinde ifadelerle desteklemişlerdir. Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında Hollanda, Danimarka ve Almanya gibi ülkeler çok etkili uygulamalar ve planlar ile siyasi politika olarak çok başarılı uygulamalar yapmaktadırlar. Bununla ilgili verilebilecek en güzel örnek “ulusal bisiklete binme politikaları” (National Cycling Plan, 2012-2020) dır. Ülkemizde böyle bir plan ve politika bugüne yani 2019 yılına kadar maalesef henüz yapılmamıştır. Katılımcılar bu durumu ifadelerinde siyasi politikaların iletişim eksikliğine, amaç ve hedef belirsizliğine bağlamışlardır.

Yasal çerçeve (vergi indirimi, teşvik ve cezalar)

Gelişmiş birçok ülkede, bisiklet kullanımında ve ulaşımında kullanılacak kaynaklar, motorlu taşıtlardan toplanan vergilerden oluşmaktadır, böylece hem motorlu taşıt trafiğinin azaltılması, hem de bisiklet ulaşımının artırılması parasal olarak desteklenebilmektedir (Öncü Yıldız & Atalay, 2011). Katılımcı K2’nin verdiği “İngiltere’de şirketlerin hükümet ile anlaşma yapması, bisiklet satın alması ve vergiden düşürmesi özenilen bir durumdur ancak Öncü Yıldız & Atalay (2011) ülkemiz için önemli bir tespiti ise, gelişmişliğin çok gerisinde kaldığımızın bir göstergesi gibidir. Kentlerde sürdürülebilir ulaşım türü bisiklet politikası olması için yöneticiler ve teknisyenler, bisiklet kullanımına hak ettiği değeri vermediği bilinmekte ve “küçük ve önemsiz” bir unsur olarak bisiklet unutulmakta veya göz ardı edilmektedir (Öncü Yıldız & Atalay, 2011). Bisiklet üretimini arttıracak arz ve talebin artırılması için üreticiye yönelik, vergisel teşvikler verilebilir veya kullanıcıya yönelik, örneğin iş yerine gitmek için bisikleti tercih edenlere “otobüs ücreti” iade edilebilir. Bisiklet satışları üzerindeki vergi oranları düşürülerek, daha ucuz olması sağlanarak bisiklet kullanıcılarının sayısı artırılabilir (Aydın 2015: s.286). Ülkemizde sağlık bakanlığının, hareketli ve sağlıklı yaşam için uygulanan proje kapsamında dağıttığı bisikletler, umut verici bir uygulamadır (Türkiye Sağlıklı Beslenme ve Hareketli Hayat Programı, 2014–2017). Ancak bu kampanya, bisiklet konusunda kullanıcı uzmanlar ve ilgili tüm paydaşlarla koordineli bir şekilde yapılmalı ve performanslar ile kullanım tercihlerini ölçülebilir hedefler konulmalı, bu hedeflere ulaşabilecek ölçülebilir stratejiler belirlenmeli ve tüm bu süreçler bu tür kampanyaların, ülkemizde yaygınlaştırılarak sürdürülebilirliği için yapılmalıdır.

Spor ve rekreasyon (bisiklet yarışları ve rekreatif amaçlı bisiklet)

İngiltere’de hükümet yetkililerinin “bisiklete binerek başka hiçbir egzersizde bulamayacağınız en sağlıklı ve keyifli rekreasyon elde edin” (The bicycle-London Borough of Culture 2019) şeklinde sloganlarla, bisiklete binmeyi, insanların özendirilmeyi ve rekreatif bisiklet kullanımını desteklemeyi teşvik ettikleri görülmektedir.

Uluslararası deneyimler, rekreasyon amaçlı bisiklet kullanımını teşvik etmek için güçlü bir araç olabilmektedir. Böyle bir çerçeve, çeşitli sektörlerde ve hükümet düzeylerinde, bisiklet politikalarının uzun vadeli gelişimi ve uygulanması için ortak ve bütünleşik bir temel sağlayabilmektedir (ECMT, 2004: s.13). Bisiklet, gün geçtikçe ulaşım, spor ve rekreasyonel olarak popüleritesi artan bir araçtır (Özyazıcı, 2018: s.1). Ülkemizde spor amaçlı bisiklet kullanımından sonra özellikle rekreatif amaçlı bisiklete binmek tercih edilmektedir. Bunun bir nedeni ise, ülkemizdeki bisiklet yollarının eksikliğidir, bu durumda bizi ulaşım için, bisiklet kullanımından alıkoymaktadır. Özellikle katılımcılar, yarış amaçlı bisiklet kullanımını ve çocuklukta oyun ve rekreatif amaçlı bisiklet kullanımını vurgulamışlardır. Katılımcıların ifadelerinde özellikle, rekreatif bisiklet gezilerinin bazı kampanya veya uygulamalarla teşvik edilebileceği belirtilmiştir.

Bisiklet turizmi (iç ve dış turizmi güçlendirmek)

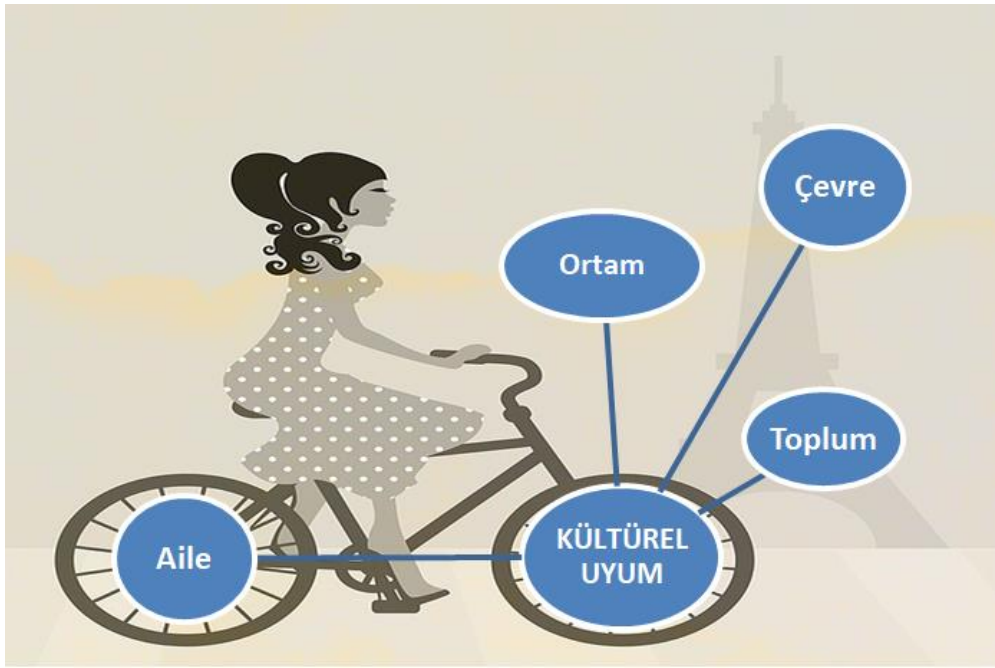
Bisiklet dostu gelişmiş ülkelerden biri olan Almanya’nın bir turizm merkezi olarak kırsal alanları, iyileştirdiğini ve cazip bisiklete binme alternatifleri sunduğunu görmekteyiz (National Cycling Plan 2002-2012). Katılımcılar ifadelerinde, Türkiye’ye geldiğinde, güvenli ve çeşitli bisiklet turizminin yapılamadığı için bu konuda bisiklet turizmi yapan gelişmiş ülkeleri, örnek vermiş ve uluslararası milli takımların aslında Türkiye’yi ucuz olması ve mevsimsel uygunluğu açısından seçebileceğini de özellikle vurgulamıştır. Ek olarak Türkiye’nin bisiklet turizminde merkez olmaya başladığının söylenmesi ise, bisiklet kullanımının yaygınlaşmasında umut verici bir başlangıç olabilir.

Avrupa ülkesinde iyi kurulmuş olan ve ulusal ekonomilere giderek daha önemli bir katkı sağlayan, bisiklet turizminin yaygınlaşması için, Avrupa Birliği Bisiklet Master Planının 4. Maddesinde, bisiklet turizminin ve rekreasyon bisikletlerinin tanıtımının yapılması gerektiğine ve önemine dikkat çekilmiştir. Bisiklet turizmi ve rekreasyonel bisikletin sürekli büyümesini sağlamak için ise, koordinasyon merkezleri kurmak ve bisiklet dostu hizmet programları ile ilgili hizmet sağlayıcıları bir araya getirmek ve böylece gelişimlerini ulusal düzeyde denetlemek hayati önem taşımaktadır. Bu önerilen adımlara ulaşmak için öncelikle, ilk temas

noktası olan bir çalışma grubu kurulabilir (Draft pan-European master plan for cycling promotion 2018: s.22).

Kültürel uyum (bisiklet kültürünün entegrasyonu/ aile ve toplumsal yapı, çevre/ortam)

Araştırmada ortaya çıkarılan (Şekil'2) kültürel uyum için bisiklet kültürünün entegrasyonu ile ilgili temalarda aile, toplumsal yapı, ve yaşanılan çevre/ortama ilişkin ifadelerde katılımcılar, çocukluktan gelen bisikletle ilgili kullanım alışkanlıklarının mahalle içinde rekreatif kullanımdan öteye gidemediğini belirtmişlerdir. Bunun için kullanımın artırılması, bisiklet trafik eğitiminin erken yaşta tüm çocuklara ve yetişkinlere verilmesi, arzulanmakta ve önerilmektedir. Bunlara ek olarak katılımcılar, spor amacıyla yapılacak bisiklet eğitimi için, eğitim bütçesinin artırılmasının, antrenörlerin nitelikli yetişmesinin gerekliliğini vurgulamışlardır. Bisiklet kullanımı sayesinde, kişisel olumlu tutum ve alışkanlık ile vizyon kazanımının söz konusu olduğu ve örnek bisiklet kullanıcılarının toplum üzerinde rol model olması ve motivasyon sağlayabileceği katılımcılar tarafından ayrıca belirtilmiştir.



Şekil 2. Katılımcıların, kültürel uyum (bisiklet kültürünün entegrasyonu) ana temasına ait "alt" temalar

Bisiklet kullanımında, Avrupa'nın gelişmiş ülkelerinin, bisiklete bakış açlarına, projelerine, uygulanan evrensel politikalara ve kurallara dikkat çekilerek katılımcı ifadelerinde vurgulanmıştır. Ulusal politikalara bakıldığında gelişmiş veya gelişmemiş ülkelerin "bisiklet kullanımı ve yaygınlaştırılmasına" yönelik, farklı uygulamaları görülmektedir. Rietveld & Daniel (2004: s.532) bisiklete binmenin, ülkeler arasında yoksul kişilerin ulaşım tercihinden, aktif bir yaşam tarzına ve spor moduna kadar, güçlü bir şekilde farklılık gösterdiğini

belirtmiştir. Bisiklet dostu gelişmiş ülkelerde, çocukluk döneminde bisiklet kullanan kişilerin, yaşlılıklarında da bisiklet kullanmaya devam ettikleri görülmektedir (Kibar ve ark., 2015: s.3, 7). Örneğin Danimarka ve Hollanda veya Polonya gibi Avrupa ülkeleri, çocukların erken yaşlardan itibaren, bisiklet ile tanışmalarını sağlamaktadır. Ayrıca çocuğun yaşantısına oyun ve park gibi rekreatif ortamlarda, daha sonra ise, ulaşım ve sağlık gibi amaçlar için kullanmaya teşvik ile ilgili uygulamalar yapıldığı görülmektedir. Bu kapsamda örnek bir uygulama olan Polonya örneğinde, anaokulları için eğlenceli ve eğitsel olan “Benim İlk İki Tekerim” (My First Two Wheels) projesini görmekteyiz. Bisikletlerine pedatsız bisiklet binme fırsatı sağlanarak, bisiklet sürmenin keyfini çocuklara yaşatmak ve bisikletle tanıştırmak için tasarlanmıştır. (Möller & Sandra 2014: s.43).

Ekonomik Bütçe (finans kaynakları)

Bisiklet kullanımı ekonomiktir, hak ettiği gelişmişlik seviyesine ulaşmasının anlamı; spor yapılması, fiziksel hareketliliğin artması, obezitenin azalması demektir. Sağlık Bakanlığının sağlık giderleri böylece azalacaktır, diğer taraftan spor tesislerinin yapımı ve toplu ulaşım yatırımlarının azalması durumunda; maliyetler düşecek, cadde ve şehirlerde trafik sorununun azalması, daha az gürültü, iklim değişikliği için daha az karbon, insanların daha temiz bir hava soluması demektir. Bisiklet tüm dünyada giderek önemli hale gelen, önemli bir ekonomik faktördür (National Cycling Plan, 2012-2020: s.7). Böylece bisiklet kullanımının, ülkelere ekonomik katkısı göz önünde bulundurulduğunda, 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.

Amaç Farkındalığı (hedef belirleme ve stratejik planlama)

Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, gelişmiş bir ülke olan Almanya, 2002-2012 ulusal bisiklet kullanımı planında, hedef ve ilkelerin belirlenmesinin ve tanımlarının yapılmasının önemini, birinci sıradaki adımlar olarak vurgulamıştır (National Cycling Plan, 2002-2012). Suyabatmaz (2020) bisikletin, Anadolu'nun düz ovalarında bir kültür olarak kullanıldığını, bazen hobi olarak veya bazen ulaşım için kullanılan ve insanların yaşamının bir parçası olabileceğini belirtmiştir. Ayrıca, toplum için bisikletin, spor aracı olarak kullanılmasında da artış olduğunu belirtmiştir. Tüm bu bilgilere göre, bisiklet kullanımının yaygınlaşmasına yönelik tedbirler için, kişilerde amaç farkındalığının olması ve ilgili tüm paydaşların bu farkındalık ile hareket etmesi önemlidir denilebilir. Böylece bisiklet kullanımı ile ilgili stratejik planlama ve uygulamalar, doğru bir çıkış noktası ile başlayabilecektir.

Ulaştırma Sistemi (bisiklet yol yapımı ve güvenlik)

Katılımcıların bisikletin yol yapımı ve güvenliği ile ilgili ifadelerini destekleyen bir örnek olarak, bisiklet dostu olan Danimarka'nın "ulusal bisiklete binme stratejisi" verilebilir. Bu stratejide, bisiklet ve toplu taşıma arasındaki bağlantının "kapıdan kapıya strateji" olduğu belirtilmektedir. Bu stratejide tüm araba yolculuklarının üçte biri 5 km'den kısa ve tüm araba yolculuklarının yarısından fazlası 10 km veya daha az olarak planlanmıştır. Böylece kısa araba gezilerinin çoğu bisikletle değiştirilebilirken, ev ve iş veya okul arasındaki mesafe, bisiklet sürüş aralığını aşması durumunda, uzmanlar bisikleti bir tren veya otobüsle birleştirmek istemekte ve buna daha yeşil bir ulaşım çözümü olarak bakmaktadırlar (Denmark—on your bike! The national bicycle strategy 2014). Bisiklet sürmenin önündeki en önemli engellerden biri, motorlu taşıt trafiği olan karayollarında bisiklet sürmenin tehlikesidir. Bu nedenle, yol dışındaki bisiklet yollarını ve karma kullanımlı yolları (yayalarla paylaşılmış) sağlamak ve motorlu taşıtlardan ayrılmış yoldaki bisiklet tesislerini korumak önemli olmuştur, bu tür çabalar, genel bisiklet güvenliğini arttırmada başarılı olunabileceğini göstermektedir (Pucher & Buehler, 2017: s.690).

Dünya sağlık örgütünün global raporu, trafik kazalarının tesadüf olmadığını ve tamamen önlenemez olduğunu söylemektedir. Trafik kazalarında meydana gelen ölümler yılda 1.35 milyona yükselmiştir. Bu dünya yollarında, neredeyse hergün 3700 kişinin öldüğü anlamına gelmektedir. Bu rapordaki en hüzünlü ve çarpıcı istatistiklerden biri ise, karayolunda oluşan trafik kazalarının 5 ile 29 yaş arasındaki insanlar için, en önde gelen ölüm nedeni olmasıdır. Dünya sağlık örgütü "hiçbir çocuk bisiklet sürerken veya yürürken veya oynarken ölmemeli veya yaralanmamalıdır" diyerek bu korkunç trajediye dikkat çekmiştir (World Health Organization. Global status report on road safety 2018).

Literatüre bakıldığında 1970'lerde Hollanda, Danimarka ve Almanya gibi batı Avrupa ülkelerinde, bisiklete binmeyi teşvik eden ilk kapsamlı çalışmaların gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu ülkelerde yapılan bisiklet altyapı düzenlemeleri ve başarı ile uygulanan programlar, 1980'lerden itibaren diğer Avrupa kentlerine, 2000'lerden sonra ise Kuzey Amerika ve Avustralya kentlerine, taşındığı görülmüştür (Pucher & Buehler, 2017: s.1). Bunlara paralel olarak bisiklet ile ilgili akademik araştırmalarda (sağlık, çevre, eğitim, ulaşım, spor, turizm, ekonomi, vd.) görülen çarpıcı artışlar ve ortaya çıkan bilimsel kanıtlar, kamu bilincini arttırmıştır ve bu bilinç ise bireyleri toplumsal sorunların çözümüne aktive etmiştir (Pucher & Buehler, 2017; Möller & Sandra 2014). Akademik araştırmalar sonucunda yapılan fayda maliyet analizleri ve aktivasyon ile sağlanan güçlü katılım desteği, 'bir sistem

olarak bisiklete binme' vizyonu ile bisiklete binme politikalarının oluşumunu ayrıca sağlamıştır (National Cycling Plan 2020: s.12).

Araştırmanın sonucunda katılımcılar; bakanlık vd. ilgili otoriteler ve yönetimler tarafından yapılan, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ile ilgili stratejilerin, çalışmaların, kampanyaların veya projelerin, çok önemli olduğunu ve en önemlisi bir gelişme olarak değerlendirmek istediklerini, ancak uygulamalardaki vizyon eksikliğini ve sürdürülebilir olmadığını ayrıca ifade etmişlerdir. Ek olarak katılımcılar, bisiklet yolları ve şehir içi bisiklet altyapısının geliştirilmesinin, güvenli ve etkili bir bisiklet ulaşımını teşvik edebileceğini, ayrıca, bisiklet park yerleri ve olanaklarının artırılmasının, kullanımı daha kolay hale getirebileceğini vurgulamışlardır. Ayrıca bisiklet kullanımını desteklemek için toplu taşıma sistemleri ile entegrasyon sağlanabileceğini, bisikletlerin tren, metro veya otobüs gibi toplu taşıma araçlarıyla uyumlu hale getirilebileceğini ve böylece uzun mesafe ulaşımında bisikleti daha çekici hale getirebileceğini belirtmişlerdir.

Özet olarak katılımcılar, en az yirmi senelik deneyimleri ışığında, dünya genelinden çeşitli uygulama örnekleri vererek, merkezi ve yerel yönetimlerin daha geniş perspektif ile oluşturacakları bisiklet kullanımını yaygınlaştırıcı politikalar oluşumunun, ilgili sivil toplum kuruluşları ve ilgili tüm paydaşların katılımı ile yapılandırılarak, ulusal bir bisiklet politikasının oluşturulması gerekliliğinin altını önemle çizmişlerdir.

Öneriler

Araştırmadan elde edilen veriler doğrultusunda, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ve farkındalık kazandırılmasına yönelik politikalar ve tedbirler için; vizyon kazanımı ile amaç ve hedef farkındalığını; olumlu tutum ve alışkanlık kazanımını, federasyon, bakanlık, kulüp vb. kamu ve özel kurumların işbirliğini, toplumsal fayda sağlanması ile kültürel gelişimin göz önünde tutulmasını önerebiliriz.

KAYNAKLAR

- Andersen, L. B. (2017). *Active commuting is beneficial for health. BMJ* 357;j1740 (357). Retrieved 09.02.2024 from, doi: <https://doi.org/10.1136/bmj.j1740>
- Ardahan, F., & Lapa, T. Y. (2011). Açık alan rekreasyonu: bisiklet kullanıcıları ve yürüyüşçülerin doğa sporu yapma nedenleri ve elde ettikleri faydalar. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, 8 (1), 1327-1341.
- Ardahan, F. & Mert, M. (2014). Bisiklet kullanan bireylerin profillerinin belirlenmesi ve bireyleri bisiklet kullanmaya motive eden faktörlerin çeşitli demografik değişkenlere göre değerlendirilmesi: türkiye örneği. *Türkiye Klinikleri Journal of Sports Sciences* 6 (2), 53-67.
- Aydın, M. (2015). Bisiklet kullanımının ortaya çıkardığı pozitif dışsallıklar. *Dokuz Eylül University Journal Of Graduate School Of Social Sciences* 17 (3), 286.

- Balcı, V., Özbek, O., Koçak, F., & Çeyiz, S. (2017). Development of the bicycle constraints scale: validity and reliability study bisiklet engelleri ölçeği'nin geliştirilmesi: Geçerlik ve güvenilirlik çalışması. *Journal of Human Sciences*, 14 (3), 2352-2363.
- Bolat, Y., Özbek E., & Kaygusuz S. (2017). Çocuk trafik eğitim parkının 4. sınıf trafik güvenliği dersinde öğrenci başarısı üzerindeki etkisi". *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 1163.
- Bopp, M., Sims, D., & Piatkowski, D. (2018). *Bicycling for transportation: An evidence-base for communities*. Elsevier.
- Cengiz, T., & Kahvecioğlu, C. (2016). "Sürdürülebilir kent ulaşımında bisiklet kullanımının Çanakkale Kent Merkezi örneğinde incelenmesi". *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi* 13 (2), 55-66.
- Çelebi, M. & Özbek, S. (2017). Rekreasyon. N. Mirzeoğlu (Ed), *Spor bilimlerine giriş* (ss: 265-294). Spor Yayınevi.
- Çeyiz, S. (2017) . *Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik model geliştirme (Başkent Ankara Örneği)* (Yayımlanmış Doktora Tezi). Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.
- Denmark–on your bike! *The national bicycle strategy*. (2014). Pub. Ministry of Transport, Frederiksholms Kanal 27F, 1220 Copenhagen K. ISBN internet version: 978-87-91511-93-6. Retrieved June 9, 2019, from, <https://www.trm.dk/media/qkfpoagy/engelsk-cykelstrategi-til-web.pdf>
- Draft pan-European master plan for cycling promotion (2018). Retrieved June 9, 2019, from, <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2018-12/1816159E.pdf>
- ECMT (2004). National Policies to Promote Cycling. *Implementing sustainable urban travel policies: moving ahead*. (European Conference of Ministers of Transport). ISBN 92-821-2325-1. Retrieved June 9, 2019, from, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/04cycling.pdf>
- EGM (1996). Tombaklar, Ö. H. *Çocuklar ve trafik kazaları*. Erişim 12 Haziran 2019, <https://www.trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/Arsiv/SiteAssets/Yayinlar/Bildiriler/pdf/A6-42.pdf>
- Ekins, P., Gupta, J., & Boileau, P. (2019). Global Environment Outlook GEO-6: healthy planet, healthy people. *Cambridge: Cambridge University Press-UN Environment*. *Disponibile en*: Retrieved June 9, 2019, from, <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822.27539>.
- Elbeyli, Ş. (2013). *Kentiçi ulaşımında bisikletin konumu ve şehirler için bisiklet ulaşımı planlaması: Sakarya Örneği* (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gordon-Larsen, P., Boone-Heinonen, J., Sidney, S., Sternfeld, B., Jacobs, DR., & Lewis, CE. (2009). Active commuting and cardiovascular disease risk: The CARDIA study. *Archives of Internal Medicine*, 169(13), 1216-1223.
- Hatipoğlu, S., Özdemir, S., & Öztürk A. E. (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*. 12 (2), 10-11, 13, 18.
- Hult, J. (1992). The Itera plastic bicycle. *Social Studies of Science* 22(2), 373-385.
- Illich, I. (1978). Energy and equity, *toward a history of needs*. 110-43 (F. Altuncan Çev.) Sağlık Çevre Kültürü Zeytinburnu Tıbbi Bitkiler Bahçesi Sürekli Yayını Yaz-Güz 2008-2. Erişim 12 Ocak 2019, <https://issuu.com/ztbb/docs/saglik-ve-cevre-kulturu-2>,
- Isbike (2021). *Isbike Bisiklet Okulu*. Erişim, 10 Şubat 2024). <https://bisikletokulu.isbike.istanbul>
- Kibar, T. F., Çelik, F., & Aytaç, B.P. (2015, Kasım). *Yaya-bisiklet ulaşımı ve sürdürülebilirlik: Hollanda Örneği* (sözel bildiri). 7. Kentsel Altyapı Sempozyumu, Trabzon.

- Koçak, F. (2016) Türkiye’de bisiklet kullanımı: Bisiklet kullanma nedenleri ve elde edilen faydalar, *Journal of Human Sciences* 13.3 (57-67): 5760-5771.
- MEB (2021). *Bisiklet sürüş eğitimleri*, Erişim 10 Şubat 2024, <https://www.guvenlitrafik.gov.tr/kurumlar/guvenlitrafik.gov.tr/yayinlar/Ihtisas-Calismalari/5-Egitim-calismalar/PG-782--Bisiklet-Surush-Egitimi-Raporu.pdf>.
- Möller, T. & Fieber, S. (2014). *Cycling Implementation Book*. (s. 7,43) Rostock, (2014). Retrieved July 23, 2018, from, <http://www.abcmultimodal.eu/implementation-book.html>
- National Cycling Plan 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. Retrieved April 30, 2019, from, <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=YFGDITZ2>
- National Cycling Plan 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.
- National Cycling Plan 2020- Joining forces to evolve cycling (2019). *Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development*, 12. Retrieved June 9, from, <http://divritenis.lv/box/files/ds1082.pdf>
- Öncü Yıldız, A., & Atalay, S. (2011). Antalya’da sürdürülebilir ulaşım için bisiklet planı. *İMO 9. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı*. Erişim 8 Şubat 2024, file:///C:/Users/HOME/Downloads/Antalyada_Surdurulebilir_Ulasim_Icin_Bis.pdf, erişildi.
- Özyazıcı, G. (2018). *Bisiklet festivallerinin turizm sektörüne olan ekonomik katkısı: Türkiye’deki bisiklet festivalleri üzerine bir çalışma*. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (s.1).
- Pucher, J., & Ralph, B. (2008). Making cycling irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528
- Pucher, J., & Ralph, B. (2017) Cycling towards a more sustainable transport future. *Transport Reviews*, 37:6, 689-694
- Reynolds, CC., Harris, MA., Teschke, K., Cripton, PA, Winters M. (2009). The impact of transportation infrastructure on bicycling injuries and crashes: A review of the literature. *Environmental Health*, 21(8), 47. doi: 10.1186/1476-069X-8-47. PMID: 19845962; PMCID: PMC2776010.
- Rietveld, P., & Daniel, V. (2004). Determinants of bicycle use: Do municipal policies matter?. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(7), 531–550.
- Sporda Bisiklet (t.b). *Bisikletliler Derneği*. Erişim 10 Şubat 2024, <https://www.bisikletliler.org/sporda-bisiklet>
- Stratejik Plan (t.b). *Türkiye Bisiklet Federasyonu*. Erişim 10 Şubat 2024, <https://www.bisiklet.gov.tr/#StratejikPlan>.
- Suyabatmaz M. (2020, 2 Kasım). *Bisiklette can güvenliği için gündüz farı uyarısı* (Haber: Hüseyin Kulaoğlu). *Canlıgaste*. Erişim 12 Şubat 2024 from <https://www.canligaste.com/bisiklette-can-guvenligi-icin-gunduz-fari-uyarisi/7386>
- The bicycle - London Borough of Culture (2019). *Our environment cycling*. Retrieved June 16, 2019, from, <https://wfculture19.co.uk/sites/default/files/2019-05/CulturalLearningResources-CyclingFactSheet.pdf>
- The City of Copenhagen Technical and Environmental Administration Traffic Department (2011). *The city of Copenhagen’s bicycle strategy 2011-2025*. Retrieved June 23, 2019, from, https://www.eltis.org/sites/default/files/case-studies/documents/copenhagens_cycling_strategy.pdf

Türkiye Sağlık Bakanlığı (2013). *Türkiye sağlıklı beslenme ve hareketli hayat programı 2014–2017*. ISBN: 978-975-590-311-8, Yayın No:773.

United Nations General Assembly, 2005. Retrieved June 16, 2019, from,

https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_RES_60_1.pdf

United Nations General Assembly A/RES/72/272, (12 April 2018), Seventy-second session Agenda item 11, 72/272. (s.13). *World Bicycle Day*. Retrieved May 9, 2019, from, [https://digitallibrary.un.org/record/1483204?ln=en, file:///C:/Users/muber/Downloads/A_RES_72_272-EN.pdf](https://digitallibrary.un.org/record/1483204?ln=en,file:///C:/Users/muber/Downloads/A_RES_72_272-EN.pdf)

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*. Retrieved June 16, 2019, from, <https://digitallibrary.un.org/record/808134?ln=en,9>

Yıldırım, A. & Şimsek, H. (2016). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri* (11 baskı: 1999-2018). (s.85, 247,239), Seçkin Yay.

World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety*. Geneva, Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO. Retrieved June 16, 2019, from, https://www.who.int/docs/default-source/searo/india/health-topic-pdf/global-status-report-on-road-safety-2018.pdf?sfvrsn=1de25920_2

World Health Organization. (2011). *Review of physical activity promotion policy development and legislation in European Union Member States* (No. EUR/10/EUDHP1003693/8.1/10). Copenhagen: WHO Regional Office for Europe. Retrieved June 16, 2019, from, <https://apps.who.int/iris/handle/10665/108038>

KATKI ORANI <i>CONTRIBUTION RATE</i>	AÇIKLAMA <i>EXPLANATION</i>	KATKIDA BULUNANLAR <i>CONTRIBUTORS</i>
Fikir ve Kavramsal Örgü <i>Idea or Notion</i>	Araştırma hipotezini veya fikrini oluşturmak <i>Form the research hypothesis or idea</i>	Ahmet ELVEREN Müberra ÇELEBİ
Tasarım <i>Design</i>	Yöntem ve araştırma desenini tasarlamak <i>To design the method and research design.</i>	Ahmet ELVEREN Müberra ÇELEBİ
Literatür Tarama <i>Literature Review</i>	Çalışma için gerekli literatürü taramak <i>Review the literature required for the study</i>	Ahmet ELVEREN Müberra ÇELEBİ
Veri Toplama ve İşleme <i>Data Collecting and Processing</i>	Verileri toplamak, düzenlemek ve raporlaştırmak <i>Collecting, organizing and reporting data</i>	Ahmet ELVEREN Müberra ÇELEBİ
Tartışma ve Yorum <i>Discussion and Commentary</i>	Elde edilen bulguların değerlendirilmesi <i>Evaluation of the obtained finding</i>	Ahmet ELVEREN Müberra ÇELEBİ
Destek ve Teşekkür Beyanı/ Statement of Support and Acknowledgment		
Bu çalışmanın yazım sürecinde katkı ve/veya destek alınmamıştır. Teşekkür: Sayın katılımcılarımıza, araştırmamıza verdikleri değerli katkıları ve içten, samimi düşüncelerini ve bilgilerini esirgemedikleri için çok teşekkür ederiz. <i>No contribution and/or support was received during the writing process of this study.</i>		
Çatışma Beyanı/ Statement of Conflict		
Araştırmacıların araştırma ile ilgili diğer kişi ve kurumlarla herhangi bir kişisel ve finansal çıkar çatışması yoktur. <i>Researchers do not have any personal or financial conflicts of interest with other people and institutions related to the research.</i>		
Etik Kurul Beyanı/ Statement of Ethics Committee		
Bu araştırma, ¹ Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimlerde İnsan Araştırmaları Etik Kurulunun 2019/139 sayılı 26.03.2019 tarihli 2019/03 toplantısı kararı ile yürütülmüştür. <i>This research was conducted with the decision of Bolu Abant İzzet Baysal University Ethics Committee numbered 2019/139 number 26.03.2019 date 2019/03</i>		



Bu eser [Creative Commons Atıf-Gayri Ticari 4.0 Uluslararası Lisansı \(CC BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) ile lisanslanmıştır.