

### **Executive Summary of “Report of Problems of Cyclists in Samsun and Proposed Solutions”**

The climate crisis on the global agenda, the consumption and virtual destruction of all natural assets rapidly and without heed for ecological balance may be overcome with environmentally friendly, sustainable practices that heed the ecological balance in every aspect of life. For a sustainable and environmentally friendly transport approach, there is a need to prevent the car from being the prioritised means of transport in intra-city travel. Cars damage cities and the environment by causing air pollution, noise pollution, disruption to road safety and the urban landscape, and limitations of the urban rights of non-car users. Pedestrian travel and cycling need to be made widespread as an alternative to the car (Council of Europe, 2008).

The aim of this study is to present the problems of individual cyclists in Samsun and to propose solutions to these problems. This way it is believed that a contribution will be made to the aim of a liveable and sustainable world and environmentally friendly practices, especially reductions to carbon emissions and activities to prevent climate change.

Problems encountered by cyclists and obstacles to cycling such as the traffic network of the town not being suitable for cyclists were examined. A survey was prepared and delivered to participants digitally and responses were analysed individually. The study reached 1260 participants and in light of their responses, the experiences of cyclists, their demands, their expectations from local administrations/public bodies and organisations, civil society organisations and pedestrians, their identified problems and proposed solutions were presented. The majority of participants have stated that the greatest obstacle to more widespread cycling is the lack of separate cycling lanes or those present being inadequate and emphasised that urban transformation should be planned and implemented with cyclists' rights in mind.

It is important for cycling to become more widespread and used as a means of transport in increasingly crowded cities. Therefore the identification of various obstacles to cycling in urban life will serve to guide local and central administrations, cyclists and civil society organisations working in this area.

The proposals Ecological Life Cycling Association has developed using study findings for the establishment of a safe traffic environment for both cyclists and motor vehicles are as follows:

- To encourage women to cycle, abuses towards them should not go unpunished, awareness raising work on gender equality should be carried out in every field, gender equality education should be included in the curricula throughout education starting from primary schooling and including driver schools;
- Work should be carried out and necessary safety precautions taken to encourage persons with disabilities and the elderly to cycle;
- Public information broadcasts on how the bike is both ecologically and economically beneficial as a means of transport should be prepared and local administrations and CSOs should cooperate on this matter;

- Before any reorganisation/changes are introduced to physical infrastructure, meetings should be held with CSOs and cyclists to listen to the proposals of those who have directly experienced the problem and for proposals to be voiced in person to ensure participatory democracy and transparency;
- Separate bicycle lanes and shared bicycle lanes should be built rapidly and in places where they are not built by public bodies or organisations despite being required by the law, control mechanisms should be employed to implement necessary punitive measures;
- Construction should begin for integrated mobility systems and secure bicycle parking areas;
- Road sides inclusive of cyclists should be rapidly placed, smart design roads and junctions should be planned as soon as possible and construction times should be announced to the residents of Samsun;
- Punitive measures against violations by motor vehicle drivers against cyclists should be applied unconditionally, civilian authorities should assess and finalise complaints post-haste.



# PEDALLIYORUZ! İKLİM KRİZİNİ AŞIYORUZ



# SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR ÇEVRE İÇİN PEDALLIYORUZ, İKLİM KRİZİNİ AŞIYORUZ

## İçindekiler

1. GİRİŞ .....	5
2. YÖNTEM .....	6
3. TARİHÇE .....	7
4. EKOLOJİK YAŞAM BİSİKLET DERNEĞİ (EKOBİD) .....	7
5. ANKET SORULARI VE DEĞERLENDİRMELERİ .....	8
5.1. Cinsiyetiniz? .....	8
5.2. Yaş grubunuz? .....	9
5.3. EĞİTİM DÜZEYİNİZ? .....	10
5.4. HANGİ İL/İLÇEDE YAŞIYORSUNUZ? .....	11
5.5. Aşağıdaki sürdürülebilir ulaşım alternatiflerinden hangisi sizi en iyi şekilde ifade ediyor? ..	12
5.6. Bisiklet kullanıyor musunuz veya ailenizde bisiklet kullanıcısı var mı? .....	12
5.7. Yukarıdaki soruya (6.soruya) yanıtınız evetse; aktif olarak trafikte misiniz? .....	13
5.8. Bisiklet kullanımında trafikte engellerle karşılaşılıyor musunuz? .....	13
5.9. Yukarıdaki soruya yanıtınız evetse; hangisi bisikletle ulaşımınızda sizin için engel teşkil etmektedir? .....	13
5.10. Trafik kanununda bisiklet için “Bisiklet bir araçtır ve trafikte diğer araçlarla aynı sorumlulukta hareket eder.” deniliyor. Sizce trafikte bisikletliler diğer araçlarla aynı sorumlulukta hareket edebiliyor mu? .....	14
5.11. Sizce bisikletlilerin güvenli bir şekilde ulaşımını engelleyen en önemli unsur nedir? .....	15
5.12. Sizce bisikletlilerin güvenliğini arttırabilmek için neler yapılabilir? .....	15
5.13. Sizce Samsun Büyükşehir Belediyesinin il genelinde bisiklet yolları ve bisikletli görünürlüğü konusundaki çalışmalarını yeterli buluyor musunuz? .....	17
5.14. Samsun Büyükşehir Belediyesinin il genelinde bisikletliler için tahsis ettiği yolları kullanıyor musunuz? .....	17
5.15. Yukarıdaki soruya yanıtınız hayırsa; bu yollarda aşağıdaki faktörler sizi engelliyor mu? .....	18
5.16. Daha iyi şartlarda bisiklet yollarına sahip olsaydınız bisikleti bir ulaşım aracı olarak kullanır mıydınız? .....	18
5.17. Aşağıdaki değişikliklerden hangisi sizi bisiklet kullanmaya daha çok teşvik edebilir? .....	19
5.18. Sizce bisikletliler için ulaşım politikalarında karışık kullanımlı (tüm sürücü türleri açısından) kentsel gelişim ne kadar önemlidir? .....	20
5.19. Sizce bisikletliler için ulaşım politikalarında çevre ve estetik tasarımı konuları ne kadar önemlidir? .....	20
5.20. Yerel yönetimler sizi daha çok sürdürülebilir ulaşımına teşvik etmek isterlerse, bu değişiklik yaşam tarzınızı nasıl etkileyebilir? Belirtiniz .....	21

5.21.	Sizce yerel yönetimlerin sadece bisiklet yolu yapması yeterli midir? .....	21
5.22.	Ülkemizde bisiklet yolları ile ilgili bir yönetmelik yayınlandı. Yerel yönetimlerin bu yönetmeliğe uygun yollar yaptıklarını düşünüyor musunuz? .....	22
5.23.	Sizce büyükşehir belediyesi ya da ilçe belediyeler bünyesinde bir bisiklet şefliği kurulmalı mı?.....	22
5.24.	Yanıtınız evetse; kurumun hangi konularda çalışmasını isterdiniz? .....	23
5.25.	Aşağıdakilerden hangi değişiklikler sizin arabayla olan yolculuğunuzun sayısını azaltmada yardımcı olabilir?.....	23
5.26.	Yaşadığınız şehirde geleceğe yönelik ulaşımı geliştirmede söz sahibi olsaydınız bu konuda öncelikle ne yapardınız? Belirtiniz.....	24
5.27.	Daha önce bir bisiklet kazası geçirdiniz mi? .....	25
5.28.	Yukarıdaki soruya yanıtınız evetse; sorun neyden kaynaklandı? .....	25
5.29.	Bisiklet kazalarının yaralanma veya ölümlerle sonuçlanması konusunda, günümüzde bu konunun artış göstermesinin sebeplerini neye bağlıyorsunuz?.....	26
5.30.	Trafik kanununda bisikletli sürücüler için “Bisiklet yolu olmayan yerlerde en sağ şeridi kullanır.” diyor. Bir bisikletli olarak bisiklet yolu olmayan yerlerde diğer motorlu taşıt sürücülerinden nasıl bir tepki alıyorsunuz? .....	27
5.31.	Daha önce trafikte hiç sözlü ya da fiziksel olarak tacize/şiddete maruz kaldınız mı? .....	28
5.32.	Yukarıdaki soruya yanıtınız evetse; bu sizin daha sonraki aşamada bisiklet kullanımınıza engel teşkil etti mi? .....	28
5.33.	Yukarıdaki soruya yanıtınız evet ise herhangi kamu kurumu veya güvenlik birimine başvurduunuz mu? .....	28
5.34.	Yukarıdaki soruya yanıtınız evet ise bu başvuru nasıl sonuçlandı? .....	28
5.35.	Sizce trafikte taciz veya şiddetin önüne nasıl geçilebilir?.....	29
5.36.	Bisikletlilere yönelik taciz ve şiddet olaylarında bisiklet topluluğu, dernek veya kulüplerin rolü ne olmalıdır? .....	29
6.	SONUÇ .....	30
	Kaynakça.....	34

## Özet

Bu çalışmanın amacı; yaşanabilir ve sürdürülebilir bir dünya hedefi ile çevre dostu uygulamalar, özellikle karbon salınımının azaltılması ve iklim değişikliğini önleyici faaliyetler çerçevesinde, bir ulaşım aracı olarak bisikletin değerlendirilmesi ve yaygınlaştırılması konusunda Samsun'da bir araştırma yapmaktır. Bisiklet kullanıcılarının karşılaştığı sorunlar, kentin trafik şebekesinin bisikletliler açısından durumu vb. bisiklet kullanımının önündeki engeller incelenmiştir. Bu kapsamda bir anket hazırlanarak, digital ortamda katılımcılara sunulmuş, verilen cevaplar aşağıda tek tek incelenmiştir. Çalışmada 1260 katılımcıya ulaşılmış, cevaplar ışığında, bisiklet kullanıcılarının yaşadıkları, talepleri, yerel yönetimler/kamu kurum ve kuruluşları-sivil toplum kuruluşları ve yayalardan beklentileri, sorunların tespiti ve çözüm önerileri sunulmuştur. Her geçen gün kalabalıklaşan kentlerde bisiklet kullanımının yaygınlaşması ve bir ulaşım aracı olarak kullanılması önemlidir. Dolayısıyla kent yaşamında bisiklet kullanımının önündeki çeşitli engellerin belirlenmesi yerel ve merkezi yönetimlere, bisiklet kullanıcıları ve bu alanda faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşlarına yol gösterici nitelikte olacaktır. Bu raporda, bisikletin kısa tarihçesi ve çalışmayı yürüten EKOBİD'in (Ekolojik Yaşam Bisiklet Derneği) kuruluş amacı ardından anket soruları ve değerlendirmeleri, nihayetinde de elde edilen sonuçlar ve önerilere yer verilmiştir. Katılımcıların büyük çoğunluğu; bisiklet kullanımının yaygınlaşması önündeki en büyük engelin bölünmüş bisiklet yollarının olmaması ya da yeterli olmaması gibi sorunları tespit etmiş, kentsel dönüşümün bisikletli haklarını göz önünde bulundurularak planlanması ve uygulamasının önemini vurgulamışlardır.

## 1. GİRİŞ

Çalışmanın amacı Samsun'da bisiklet kullanan bireylerin karşılaştıkları sorunları ortaya koymak ve bu sorunların ortadan kaldırılmasına yönelik çözüm önerileri sunmaktır. Tüm dünyanın gündeminde olan iklim krizi, doğal varlıkların hızlı ve ekolojik denge gözetilmeden tüketilmesi hatta neredeyse yok edilmesine karşı, yaşamın her alanında çevre dostu, sürdürülebilir, ekolojik dengeyi gözetir uygulamalarla aşılabılır.

Yaşanabilirlik; yaşam kalitesini, kişinin yaşadığı hayattan memnun olması, kendini iyi hissetmesi; kentsel yaşam kalitesini ise çağdaş kent ve çevre standartlarının bir kente sağlanması, kentli haklarının uygulanması ve kişinin kendini iyi hissedeceği kentsel koşulların varlığı olarak tanımlanabilir (Yavuzçehre ve Torlak, 2006) (1)

Sürdürülebilir kalkınma kavramı ilk kez, 1987 yılında Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nca hazırlanan Brundtland Raporu'nda "Bugünün gereksinimlerini, gelecek kuşakların gereksinimlerini karşılama yeteneğinden ödün vermeden karşılayan kalkınma" olarak tanımlanmış ve bu tarihten itibaren yaygın şekilde kullanılmaya başlanmıştır. (2) Kavram; bir toplumun, ekosistemin, ya da sürekliliği olan herhangi bir sistemin işlevini kesintisiz, bozulmadan, çürümesine meydan vermeden, aşırı kullanımla tüketmeden ya da hayati bağı olan ana kaynaklara aşırı yüklenmeden varlığını devam ettirmesini sağlamaktır. Sürdürülebilir gelişme çevresel, sosyal ve ekonomik yaşam kalitesinin artırılmasını amaçlamaktadır.

Sürdürülebilir ve çevre dostu bir ulaşım anlayışı için; *kent içi ulaşımında otomobilin öncelikli ulaşım aracı olmasının önüne geçilmesi gereklidir. Nitekim otomobil hava kirliliği, gürültü kirliliği, yol güvenliği, kentsel peyzajın bozulması ve otomobil kullanmayanların kent haklarını kısıtlaması boyutuyla kentlere ve çevreye zarar vermektedir. Otomobile alternatif olarak yaya yolculukların ve bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması gerekmektedir (Avrupa Konseyi, 2008)*

Hem motorlu taşıtlar hem de bisikletler için güvenli bir trafik ortamı oluşturulması ve bu sayede bisikletlerin karıştığı veya sebep olduğu kazaların azaltılması, çözüm önerileriyle giderilmesi umut ettiğimiz sonuçlardandır. Bisiklet yolculuklarının konforunun artırılarak taşıt trafiği içinde bisiklet sürüş stresinin azaltılması ve yukarıda belirttiğimiz gibi; bisiklet kullanımının, otomobil sahipleri, öğrenciler, yaşlılar gibi toplumun tüm kesimleri arasında yaygınlaştırılması temel amaçlarımızdandır.

EKOBİD olarak çalışmamızın çıktıları, üyelerimiz, Samsun'daki bisiklet kullanıcıları, yerel yönetimler, tüm bisiklet dostları ve kamuoyuyla paylaşılacaktır. Ayrıca; OMÜ TIP/Halk Sağlığı Müdürlüğü, engelli dernekleri, bugüne kadar iletişimde olduğumuz bazı STK'lar, birlikte etkinlik yürüttüğümüz TEMA vakfı da çıktılarımızı paylaşacağımız kurumlar arasındadır. Hedefimiz, sürdürülebilir ulaşım aracı olarak bisiklet ve bisikletli haklarıyla ilgili önerilerin-taleplerin hâlihazırda işbirliği içerisinde olduğumuz yerel yönetimlerce değerlendirilmesi, gerekli altyapının planlanması, var olan bisiklet yollarının eksikliklerini giderilmesi ve kesintisiz olması, planların uygulanmasını sağlamaktır. Bu çalışma aynı zamanda bisikletli haklarının öncelikle bisiklet sürücüleri, ardından tüm toplumda bilinince çıkarılmasını sağlamaktır. Unutulmamalıdır ki, İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi (3)'nin 3.maddesinde belirtildiği üzere: "Herkesin yaşama hakkı ile kişi özgürlüğü ve güvenliğine hakkı vardır." Bisiklet, trafik kanununca bir ulaşım aracıdır. Bisiklet sürücülerinin hakları, can güvenliği, ölümlü-yaralanmalı kazaların önlenmesi için yapılması gerekenler, insan hakları kapsamında değerlendirilmelidir.

## 2. YÖNTEM

Çalışmada her yerden erişilebilirlik sebebiyle web tabanlı anket yöntemi tercih edilmiştir. Bu bağlamda, bu uygulamalar bünyesinde yapılan değerlendirme ile klasik yöntemlerle kağıt üzerinde anket uygulama yerine web tabanlı internet üzerinden anket uygulayarak daha hızlı, etkin ve doğru veriler almak daha mümkün olmuştur. Bu yöntem aynı zamanda araştırma yapan kişinin elde ettiği veriyi hata anlamında minimize etmesini sağlamıştır.

### 3. TARİHÇE

notbu.net



Bisikletin icadı konusunda tarihçiler arasında tam bir fikir birliği yoktur ve ileri sürülen tarihler tartışmalıdır. Bisiklet, tek bir mucit tarafından icat edilmemiş, tarih içerisindeki pek çok farklı çabanın bir sonucu olarak ortaya

çıkmıştır<sup>1</sup>.

Tarihteki ilk iki tekerlekli taşıt 1817'de Alman Karl von Drais tarafından icat edildi. Drais, icat ettiği 'Drezin' adlı aracı daha hızlı hareket edebilmek için kullandı. Binici pedal öncesi dönemde ayağını yerden iterek ilerliyordu. Baron Karl Von Drais, tahtadan yaptığı bisiklete gidon ekleyerek bir aşama daha kaydettirmiştir. 1818 de ise bisiklette artık metal kullanılmaya başlanmıştır.

1839-1840 yılları arasında Kirkpatrick Mac Millan İskoçya'da bisiklete pedal ekleyerek bisikleti daha etkin ve kullanışlı bir hale getirmiştir. 1800 lü yılların sonlarına doğru fabrikaların artması ve seri üretimin hızlanmasıyla maliyetin düşmesi neticesinde bisikletin geniş kitlelere ulaşmasının önü açılmıştır.

'Bisiklet' kelimesi de 1860'larda Fransa'da ortaya çıkmıştır. Araç zaman içinde geliştirilerek bugünkü bisiklete evrildi.



Günümüzde çok gelişmiş olan bisikletler dağ bisikleti, yarış bisikleti çocuk bisikleti, şehir ve yol bisikleti, fitness bisikleti, elektrikli bisiklet, hizmet bisikletleri olmak üzere birçok alanda kullanılıyor.

### 4. EKOLOJİK YAŞAM BİSİKLET DERNEĞİ (EKOBİD)

Ekolojik Yaşam Bisiklet Derneği (EKOBİD) Samsun'da 2016 yılında kurulmuştur. Derneğimiz; ülkemizde bisikletin eğlence, spor, sağlık ve gezi amacıyla kullanımını daha da yaygınlaştırırken, onun ekonomik, sağlıklı, verimli ve ekolojik (çevreci) bir ulaşım aracı olduğu konusunda bilinç ve farkındalık yaratmak, kamuoyu oluşturmak, kişisel ve kitlesel alışkanlık ve tavır değişikliği sağlamak, bu yöndeki mali politikaları destekleyip yönlendirmek ve sektörel gelişimine katkıda bulunmak, üyelerinin sosyal, kültürel, sportif, mesleki ve bilimsel yaşantılarına katkıda bulunmak, üyeler arasında dayanışmayı artırmak, diğer kuruluş ve dernekler ile işbirliğini geliştirmek, ekolojik yaşam kültürünü geliştirmek ve organizasyonlar yapmak amacı ile kurulmuştur.

Kuruluş amacı kapsamında, bisiklet turları, ekolojik yaşam kampları, paneller, konferans ve çalıştaylar düzenleyen EKOBİD, Ekolojik Turizm Bisiklet Rotalarının Belirlenmesi gibi çalışmalar yaparak, bu rotaların Turizme ve kentteki bisiklet kullanıcılarına kazandırılmasını da sağlamaktadır. Bir yandan

<sup>1</sup> *Encyclopædia Britannica Ultimate Reference Suite*. Chicago: [Encyclopædia Britannica](http://www.britannica.com), 2011



doğada teorik ve uygulamalı eğitimler verirken, sağlıklı beslenme ve spor aktiviteleri ile üye ve aktivistlerine katkıda bulunan derneğimiz aynı zamanda STK ve diğer kurumlar ile de işbirliği içindedir.

Sosyal sorumluluk ve bilimsel projelerle çalışmalarına ivme katan derneğimizin en son yürüttüğü proje, "Sürdürülebilir bir çevre için pedallıyoruz, iklim krizini aşıyoruz" şiarıyla yürütülmüştür. Proje çalışmasının amacı:

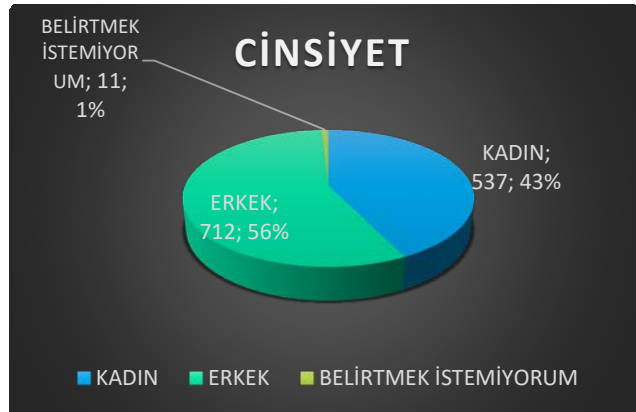
*"Yaşanabilir ve sürdürülebilir bir dünya hedefi ile çevre dostu uygulamalar, özellikle karbon salınımının azaltılması ve iklim değişikliğini önleyici faaliyetler çerçevesinde bisikletin değerlendirilmesi ve yaygınlaştırılması hususunda Samsun'da bir araştırma yapmak istemekteyiz. AB'de başlayan bisiklet kullanımını teşvik edici uygulamaların kendi şehir planlama unsurlarımızdan biri olarak kabul edilmesi için kentin bu ergonomik şartlara ne derece sahip olduğu ortaya konulmak istenmektedir."*

Bu amaca bağlı olarak da, konuya dair araştırma hizmeti verecek tedarikçi firma ile bir araya gelinmesi ve bilgi alınması sağlanmıştır. Ardından anket sorularının içeriklerinin hazırlanması ve basımı sağlanmış, anket ekibi hazırlanmış, yol haritasının belirlenmiş, rotaya uygun ekibin yönlendirilmesi planlanarak, hedef kitleye ulaşıp anketlerin uygulanması sağlanmıştır. Ve nihayetinde çözümlenme ve raporlama aşamasına gelinmiştir.

## 5. ANKET SORULARI VE DEĞERLENDİRMELERİ

### 5.1.Cinsiyetiniz?

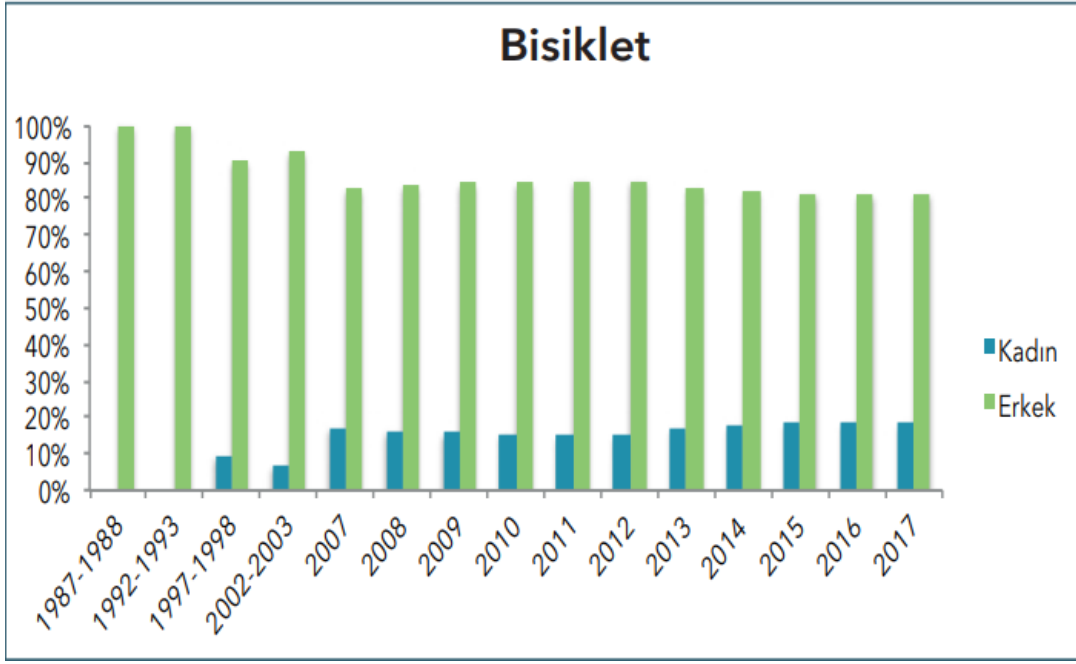
SEÇENEKLER	KİŞİ SAYISI
KADIN	537
ERKEK	712
BELİRTMEK İSTEMİYORUM	11
TOPLAM	1260



Anketi cevaplayan 1260 (binikiyüzaltmış) kişiden 537 kişi kadın, 712 kişi erkek ve 11 kişi cinsiyetini belirtmemiştir.

Dünya nüfusunun yarısını oluşturan kadınların; insanı böylesine özgürleştiren belki en özel icadını keşfedip sahiplenmesi nispeten zor olmuştur. 19. yy başlarında kadınlar bisikleti Avrupa'da ilk kez keşfetmeye başladığında muhafazakâr çevreler ayağa kalkmıştı. Bu ve benzeri verilerin birçok kaynaktan toparlanması mümkündür. Ülkemizde ve özel olarak kentimizde de kadınların bisiklet kullanmaya başlamasının elbette mücadeleler sonucu olduğu tartışmasız bir gerçektir. Uzun yıllar, birçok spor dalında olduğu gibi bisiklet sporu da "erkek sporu" olarak görülmüştür.

Yukarıdaki tablo, CEİD (Cinsiyet Eşitliği İzleme Derneği)ni



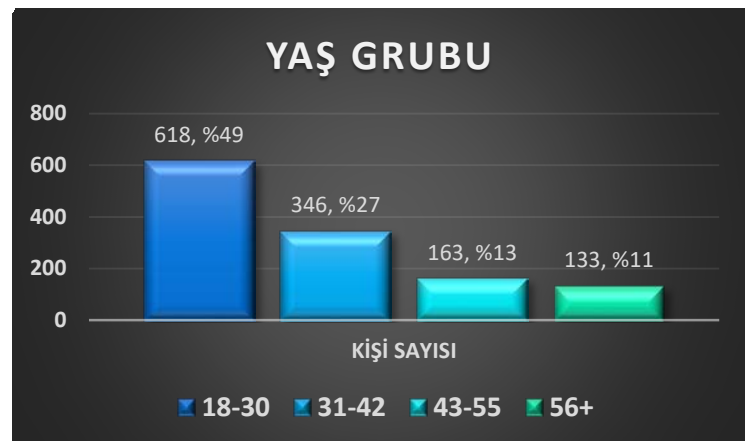
Verilerinden alınmıştır. 1987-2017 yılları arasındaki verilere göre Lisanslı Bisiklet Sporcularının kadın-erkek oranlarını göz önüne sermiştir. (Kaynak Link: <https://ceidizler.ceid.org.tr/dosya/ceidWeb1.4.1.1.10.pdf>) (4)

Anketimize katılan kişilerin cinsiyet oranı da bu verileri doğrular niteliktedir. Yine de belirtmeliyiz ki, anketimizin diğer sorularının birçoğunda gözlemleyebileceğimiz gibi, sivil toplum kuruluşları, yerel yönetimler ve ilgili birimlerin, toplumsal cinsiyet eşitliği üzerine eğitim çalışmalarını artırması-kadınları bisikleti bir ulaşım aracı olarak kullanması için teşvik edici çalışmalar yapması gerekmektedir. Bisiklet kullanan kadınlara cinsiyetinden kaynaklanan taciz suçlarının cezasız kalmaması ve kamuoyuyla paylaşılması, kent ulaşımında bisikletin güvenle kullanılabilmesi kentsel dönüşümün uygulanması, bisiklet yollarının artırılması sağlanırsa bu oran kısa sürede eşitlenebilir.

Projemizin “önerilen çıktılar” bölümünde belirttiğimiz gibi: “Bisiklet kullanımının, otomobil sahipleri, öğrenciler, yaşlılar gibi toplumun tüm kesimleri arasında yaygınlaştırılması” hedeflerimizden biridir. Bisiklet kullanmak isteyen kadın sayısının artması; ancak koşullar-altyapı eksikliği-cinsiyetçi tutum ve davranışlar gibi sorunların çözüme ulaştırılmasından geçmektedir.

## 5.2.Yaş grubunuz?

SEÇENEKLER	KİŞİ SAYISI
18-30	618
31-42	346
43-55	163
56+	133
<b>TOPLAM</b>	<b>1260</b>



Anketi cevaplayan 1260 kişiden, 618 kişi 18-30 yaş grubu, 346 kişi 31-42 yaş grubu, 163 kişi 43-55 yaş grubu ve 133 kişi 56 ve üstü yaş grubu aralığındadır.

Birçok spor dalında olduğu gibi, bisiklet kullanımı kondisyon gerektiren spor dallarından biridir. Doğal olarak yaş ilerledikçe fiziki sorunlara neden olmaması açısından elde edilen veriler öngörülür niteliktedir. Ancak, görece daha genç kuşakta bisiklet kullanan kişi sayısının fazla olmasının nedenlerinden biri de, toplumun ve genç kuşakların “yaşanabilir ve sürdürülebilir bir dünya hedefi ile çevre dostu uygulamalar, özellikle karbon salınımının azaltılması ve iklim değişikliğini önleyici faaliyetler çerçevesinde bisikletin değerlendirilmesi ve yaygınlaştırılması” çalışmalarının sonucudur.

### 5.3.EĞİTİM DÜZEYİNİZ?

SEÇENEKLER	KİŞİ SAYISI
Okuryazar / İlkokul	8
Ortaokul/Lise	407
Ön lisans/Lisans	557
Lisansüstü	288
<b>TOPLAM</b>	<b>1260</b>



Anketi cevaplayan 1260 kişiden 8 kişi Okuryazar/İlkokul mezunu, 407 kişi Ortaokul/Lise mezunu, 557 kişi Ön lisans/Lisans mezunu ya da öğrencisi, 288 kişi Lisansüstü eğitim alan kişilerden oluşmaktadır. Anketimiz internet üzerinden cevaplandığı için, okuryazar ve ilkokul mezunu kişilerin 8 kişiden oluşması normal bir çıktıdır. Eğitim seviyesi arttıkça ankete dâhil olan ve bisiklet kullanan kişi sayısında da artış gözlenmektedir. Kentimizde bu duruma ters orantı olacak şekilde Lisanüstü eğitim alan/mezun kişilerin ankete katılımı ve bisiklet kullanım oranı %23 ile sınırlı kalmıştır. Gelir düzeyi ve iş yoğunluğu arttıkça bisiklet kullanımının düştüğü gözlenmektedir.

#### 5.4.HANGİ İL/İLÇEDE YAŞIYORSUNUZ?

Hangi İlçede Yaşıyorsunuz?	İlçe	Sayı
	Atakum	750
	İlkadım	257
	Canik	158
	Çarşamba	39
	Ondokuzmayıs	10
	Bafra	31
	Terme	3
	Amasya	1
	Tekkeköy	1
	Vezirköprü	1
	Salıpazarı	1

Ankete katılan ve bisiklet kullanan kişi sayısında, sosyo-kültürel yapı, fiziki alt yapı yetersizliği, kent trafiğindeki sorunlar belirleyici etkenler arasındadır.

Atakum, Samsun'da diğer ilçelere göre, sahil kenarında olmasından ve görece gelir düzeyinin yüksek olmasından da kaynaklı daha gelişmiş merkez ilçelerinden biridir. Sahil şeridinin 14 km olması, sahil yoluna paralel olarak, taşıt trafiğinden ayrılmış şeritlerin yani bisiklet yollarının (eksiklikler olmakla birlikte) var olması, hem ilçede yaşayan bisiklet kullanıcı sayısının fazla olmasına bundan dolayı da anketin daha fazla kişinin ilgi alanına girmesine etkindir.

İlkadım ve Canik'te sayının daha düşük olmasının en büyük nedeni fiziki altyapı yetersizliği ve ayrılmış yolların bulunmamasıdır.

Atakum, İlkadım ve Canik Samsun'un merkez ilçeleridir.

Hangi İlçede Yaşıyorsunuz?	İlçe	Sayı
	Ordu Altınordu	1
	İzmir Konak	1
	İstanbul Üsküdar	1
	İstanbul Güngören	1
	Tekirdağ	1
	Afyon Karahisar	1
	Gaziantep Şahinbey	1
	Ordu	1

Anketimizde, ikameti farklı illerde olup ancak Samsun'da yaşayan, buranın fiziki alt yapısını kullanan kişiler veya öğrenci sayıları yandaki tabloda görülmektedir. Sonuçları etkileyecek nitelikte değildir.

## 5.5.Aşağıdaki sürdürülebilir ulaşım alternatiflerinden hangisi sizi en iyi şekilde ifade ediyor?

Araç	Kişi Sayısı
Bisiklet	169
Özel Araç	48
Toplu Taşıma	21
Yaya	12

Yukarıdaki tablo, "Aşağıdaki sürdürülebilir ulaşım alternatiflerinden hangisi sizi en iyi şekilde ifade ediyor?" sorusuna verilen cevapların büyükten küçüğe sıralanmış halidir. 1260 kişiden, 374 kişi "Toplu taşıma, Bisiklet, Yaya" seçeneğini işaretlemiştir. Verilen cevaplarda "Bisiklet" seçeneğinin olmadığı seçenekleri işaretleyen sadece 93 kişi mevcuttur. Buradan çıkaracağımız sonuç ise; anketi cevaplayan 1260 kişiden 998 kişi Bisikleti diğer alternatiflerle birlikte, 169 kişi tek alternatif şeklinde, sürdürülebilir ulaşım aracı olarak görmektedir.

EKOBİD olarak, "Çevreye zarar vermeyen yapısı, kullanım alanı ihtiyacının motorlu taşıtlara göre çok daha az olması, toplumun çoğu kesimi tarafından satın alınabilecek derecede uygun maliyetleri sayesinde, hem kullanıcıya, hem kente, hem de ülke ekonomisine sağladığı yararlar nedeni ile bisiklet kullanımını "kent içi ulaşım türü" olarak yaygınlaştırılmalıdır" temel anlayışından yola çıktık. Bisikletin ulaşım türü için yaygınlaşmasının önündeki engeller kaldırıldığında, en çok tercih edilecek ulaşım alternatiflerinden biri olacağı açıktır.

## 5.6.Bisiklet kullanıyor musunuz kullanıcıları var mı?

## veya ailenizde bisiklet



23 kişi, "Hayır" diyerek bisiklet kullanıcısı olmadığını, 1237 kişi de kendisinin ya da aile bireylerinin bisiklet kullanıcısı olduğunu belirtmiştir. Toplam 1260 kişilik ankette, sadece %1,8 oranında olumsuz cevap alınmıştır.

Yaşanabilir ve sürdürülebilir bir dünya hedefi ile çevre dostu uygulamalar, estetik ve yenilenebilir enerji kaynaklarına dayalı yapılar öncelikli hedeflerimizden biridir. Özellikle karbon salınımının azaltılmasının, iklim değişikliğini önleyici faaliyetlerin; iklim krizinin çokça tartışıldığı günümüzde, yaşanılabilir bir dünya için gerekliliği tartışılmazdır. Sadece, sağlıklı yaşam için bir spor dalı olarak değil, bisiklet kullanımının ulaşım alternatifi olarak kullanılabilmesi için gerekenler yapıldığında, sayının hızla artacağı aşikârdır.

## 5.7.Yukarıdaki soruya (6.soruya) yanıtınız evetse; aktif olarak trafikte misiniz?

1260 kişinin 1125 kişisi aktif olarak trafikte olduğunu, 121 kişinin cevabının “hayır” olduğu ve 14 kişinin cevap alanını boş bıraktığı anket çıktılarında görülmektedir. %90,3 “evet” cevabı oldukça yüksek ve hedefimiz açısından son derece olumludur. Ancak, anketin özellikle hâlihazırda bisiklet kullanıcıları tarafından doldurulduğu unutulmamalıdır. Ayrıca, ilerleyen sorularda, karşılaşılan sorunlarla ilgili verilen cevaplardan, Samsun’daki eksiklikler net olarak görülecektir.

## 5.8.Bisiklet kullanımında trafikte engellerle karşılaşıyor musunuz?

Trafikte Engellerle Karşılaşıyor musunuz?	
Evet	1218
Hayır	42

Bu soruya verilen cevap yüzdeleri de derneğimiz tarafından öngörülenin dışında değildir. 1218 kişi yani anketi cevaplayanların %96,7’si soruya “evet” cevabı vermiştir. Tartışmasız bir şekilde bisiklet kullanıcılarının en büyük sorunlarından birinin trafikte karşılaşılan engeller olduğu ortadadır.

## 5.9.Yukarıdaki soruya yanıtınız evetse; hangisi bisikletle ulaşımınızda sizin için engel teşkil etmektedir?

Trafikte Karşılaşılan Engeller	Sayı
Motorlu kara taşıtlarının bisikletli sürücüler konusundaki bilgi/hak/güvenlik bilincinin eksikliği	1139
Kentlerde ulaşım kültürünün bisiklet sürücülerine nezdinde yerine oturmamış olması	1089
Kentsel alt yapı eksikliği / Kötü yol yüzeyleri	1108
Motorlu taşıt sürücülerinin kaba davranışları (taciz, sıkıştırma, saldırı vs.)	1047
Diğer	10

15 katılımcı soruyu cevaplamamıştır. Çoklu seçeneklerin işaretlenebileceği bu soruda, anketi cevaplayanlar, neredeyse verilen tüm seçenekleri bisikletli ulaşımında engel teşkil eden sorunlar olarak belirlemişlerdir. İçerik olarak benzerlik gösterse de bazı katılımcılar ek olarak şu engellerden bahsetmişlerdir:

*“Yolu sadece kendilerinin zannetmeleri ve hep bir aciliyetlerinin olması”,*

*“Yolda sürücüler, kaldırımda yayalar”*

*“Yayaların önümüze atılması ve bisiklet yolunda yürüyenler”*

*“Motorlu taşıt sürücüleri bisiklet sürücülerini ulaşım aracı olarak görmüyorlar”*

*“Dolmuşların sıkıştırması”*

*“Bisiklete ayrılmış yollar çok az ve olan yerlerde bile ya araç park etmiş ya da trafik var”*

Farklı illerde yapılan araştırmalarda da benzer sorunlar tespit edilmiştir. Isparta’da ([http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/17997\\_38\\_43.pdf](http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/17997_38_43.pdf)) (5) yapılan anket sonuçları buna bir örnektir. İstanbul, Ankara, Konya, İzmir, Eskişehir’den katılımcıların cevapladığı “Türkiye’deki Kentsel Alanlarda Bisiklet ve Yaya Ulaşımının Geliştirilmesi” konulu anket (<https://www.bisikletizm.com/wp-content/uploads/2015/04/bisikletli-ulasim-Anket-sonuclari.pdf>) (6) çalışmasında da benzer sorunlar tespit edilmiştir.

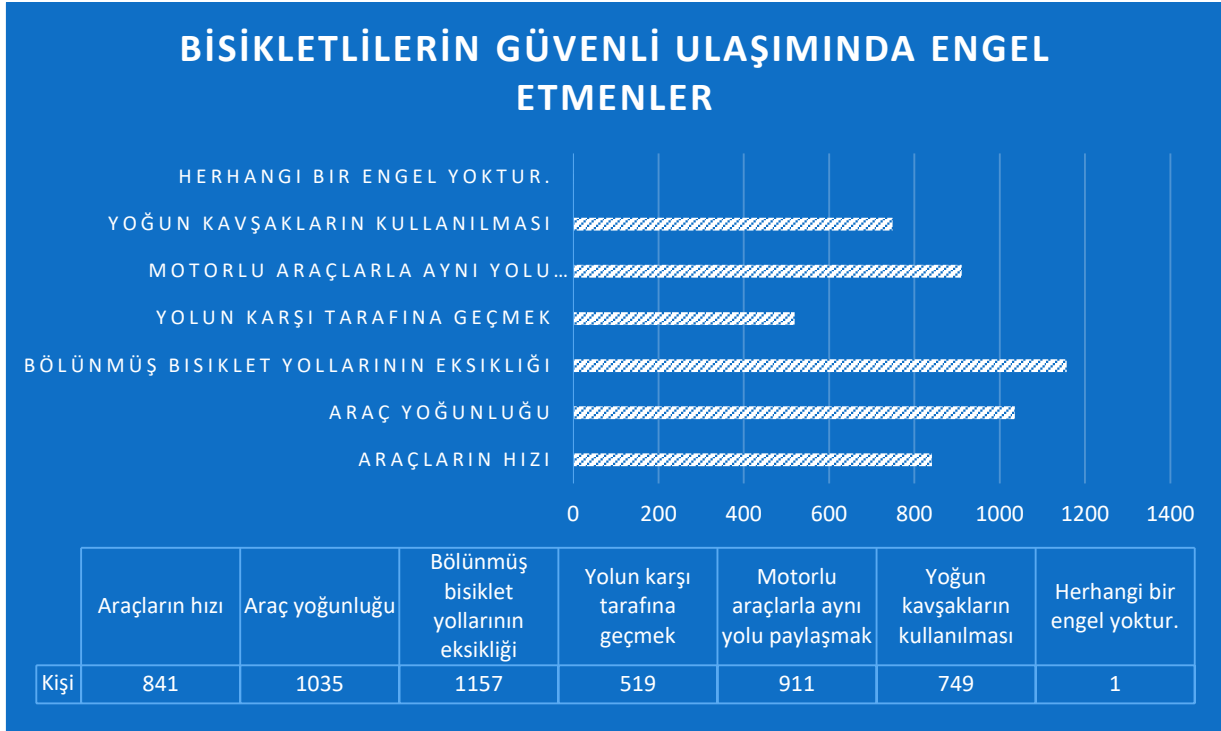
### 5.10. Trafik kanununda bisiklet için “Bisiklet bir araçtır ve trafikte diğer araçlarla aynı sorumlulukta hareket eder.” deniliyor. Sizce trafikte bisikletliler diğer araçlarla aynı sorumlulukta hareket edebiliyor mu?

Trafikte bisikletliler diğer araçlarla aynı sorumlulukta hareket edebiliyor mu	Sayı
Evet	194
Hayır	1066

Bir önceki soruya katılımcıların kendi yazdıkları cevaplardan da anlaşılacağı üzere, bisikletin bir ulaşım aracı olarak görülmediği, motorlu araç sürücülerinin yolu sadece kendilerinin zannettikleri belirtilmişti. Bu başlığa geldiğimizde

de katılımcıların %84,6’sı “hayır” cevabını, %15,4’ü ise “evet” cevabını vermiştir. Önceki sorunun kendi seçenekleri ve katılımcı eklemeleriyle belirtilen sorunlardan dolayı “hayır” cevabı ağırlıktadır. Genel eğilim bu yönde olduğu için, %15,4 oranı ile verilen “evet” cevabı için de sorunun yeterince açık olmadığı ve yanlış anlaşılabilir olabileceği düşünülmektedir.

### 5.11. Sizce bisikletlilerin güvenli bir şekilde ulaşımını engelleyen en önemli unsur nedir?



Bisikletle ulaşımı daha güvenli ve konforlu bir hale getirerek kullanımını artırmak ve Samsun'u bisiklet dostu bir kente- dönüştürmek stratejisi için elbette katılımcılara yönelttiğimiz sorularla, öncelikle sorunların tespiti hedeflenmekte. Bu sorumuz, katılımcıların birden fazla seçeneği işaretleyebileceği şekilde hazırlanmıştır. Çevre dostu ve ulaşımı gerçekleştirirken bir yandan da sağlığımızı korumamızı sağlayan/sağlayacak olan ulaşım alternatifinde, bisikletlilerin güvenli bir şekilde ulaşımını engelleyen en önemli unsur 1157 katılımcı tarafından "bölünmüş bisiklet yollarının eksikliği" olarak belirlenmiştir. Motorlu araçlarla aynı yolu kullanmak zorunda kalan bisikletlilerin, araç yoğunluğu ve hızı nedeniyle de ciddi sorunlar yaşadıkları katılımcıların verdiği cevaplarla yorumlanabilir.

Ankara Büyükşehir Belediyesinin yaptığı anketlerde de benzer sorunlar tespit edilmiştir. Bisiklet kullanımına ya da sık kullanımına engel olan sebepler sorusuna %53,5 oran ile "bisiklet altyapısı eksikliği" cevabı verilmiştir. (Kaynak: <https://bisiklet.ego.gov.tr/ankara-buyuksehir-belediyesi-bisiklet-anketi-sonuclari/>) (7)

### 5.12. Sizce bisikletlilerin güvenliğini arttırabilmek için neler yapılabilir?

Bisikletlilerin güvenliğini arttırabilmek için neler yapılabilir?
1. Akıllı tasarım yollar/kavşaklar
2. Yol kapasitelerinin yeniden dizayn edilmesi
3. Bölünmüş bisiklet yolları
4. Bisikletli haklarının yasa ile güvence altına alınması (cezai yaptırımlar)
5. Sürücü kurslarında eğitimlere bisikletliler hakkında farkındalık konu başlıklarının eklenmesi



Anketimizin bu bölümünde, “neler yapılabilir?” sorusuna cevaben bir sıralama yapılması beklenmiştir. Sıralama katılımcılar tarafından girildiği ve ayrıca olarak kullanılan simgelerin farklılığından kaynaklı analizi yapmak zorlaşmıştır. Bu nedenle, en çok tercih edilen ilk üç sıralamayı uygun gördük.

Bisikletlilerin güvenliğini arttırabilmek için neler yapılabilir?	Kişi
1-2-3-4-5	226
5-3-4-2-1	125
2-3-1-4-5	119

Yukarıda verdiğimiz tabloya göre; 226 kişi “akıllı tasarım yollar ve kavşaklar” yapılmasını ilk sıralamaya, 125 kişi “Sürücü kurslarında eğitimlere bisikletliler hakkında farkındalık konu başlıklarının eklenmesini” ilk önem sırasına, 119 kişi de “Yol kapasitelerinin yeniden dizayn edilmesini” ilk önem sırasına almıştır. “Bölünmüş bisiklet yolları” birçok cevapta olduğu gibi ilk üç içerisinde yer almaktadır. 22 katılımcı soruya cevap vermemiştir.

Bu soruda sadece sıralama yapılması istenmesine rağmen, sıralama yapılacak alana katılımcıların yazdıkları bazı yorumlar da dikkate değerdir:

*“Tabiat parklarına, sonradan oluşturulacak trafiksiz bisiklet sürme parkurlarına bisiklet ve sağlıklı yaşam için kardiyo yapacaklara özel ring ve toplu taşıma seferleri düzenlenmesi”*

*“Bu alanlara sağlık ve temel ihtiyaçlar için tesisler yapılması”*

*“Tepelerde oturan bisikletliler için ringlere sabit veya portatif bisiklet taşıma olanakları sunulması”*

*“Bisiklet parklarının sürekli bakımda tutulması”*

*“Sahilde motorlu araçlarla gün boyu gezen güvenlik kuvvetleri değil; bisikletli zabıta, bekçi, polislerin olması”*

Bir diğer katılımcımız; “Sürücü kurslarında 2918 sayılı karayolları kanununun öğretilmesi gerekir” diyerek bilginin önemini belirtmiş ve farkındalığın bu yolla sağlanması gerektiğini vurgulamıştır.

Katılımcılardan “ayrılmış bisiklet yolu” yapılması gerektiğini belirtenler, bu yolların güvenli ve kesintisiz olması gerektiğini de özellikle yazılı olarak belirtmişlerdir.

5.13. Sizce Samsun Büyükşehir Belediyesinin il genelinde bisiklet yolları ve bisikletli görünürlüğü konusundaki çalışmalarını yeterli buluyor musunuz?



Katılımcıların %93'ü Samsun Büyükşehir Belediyesinin, bisiklet yolları ve bisikletli görünürlüğü konusundaki çalışmalarını yeterli bulmamıştır. Yukarıdaki bazı sorulara verilen cevaplardan da anlaşılacağı üzere, ayrılmış bisiklet yollarının olması hatta bu yolların kesintisiz ve güvenli olması gerektiği çoğunlukla vurgulanmıştır. Bu da %93'lük oranı doğrular niteliktedir.

5.14. Samsun Büyükşehir Belediyesinin il genelinde bisikletliler için tahsis ettiği yolları kullanıyor musunuz?

645 katılımcı bisikletliler için tahsis edilen yolları kullandığını, 615 katılımcı da kullanmadığını vurgulamıştır. Burada aklımıza; katılımcıların ayrılmış bisiklet yolu istemelerine rağmen var olan yolları neden kullanmadığı gelebilir. Bu durum toplamda verilen cevaplara dikkatli bakılırsa çelişkili bir durum değildir. Güvenlik sorunu, yolların kesintiye uğraması ve sadece sahil boyu bisiklet yolu olması güzergâhı çok daralttığı için bu yolları kullanmayan bisikletli sayısı oldukça fazladır. Mevcut yollar özellikle spor yapmak ve hoşça vakit geçirmek için tercih edilmektedir. Sürdürülebilir-çevre dostu bir dünya hedefiyle bisikletin ulaşım aracı olarak kullanılmasını artıracak bir durum değildir.

### 5.15. Yukarıdaki soruya yanıtınız hayırsa; bu yollarda aşağıdaki faktörler sizi engelliyor mu?

Hangi faktörler sizi engelliyor?	Sayı
Gidilen yerde güvenli bisiklet parklarının olmaması (hırsızlık vs.)	633
Gittiğim yerde bisikletlilere uygun trafik işaretlerinin / uyarıcı levhaların olmaması	660
Bölünmüş bisiklet yollarının olmaması	698
Kentlerde yasaca bisikletlilere ayrılan uygun alanların yerel yönetimlerce toplu taşıma araçlarına tahsis edilmiş olması	640
Bisikletliye tahsis edilen alanların ise yaya tarafından kullanılması, karşılıklı yaşanan sorunlar	688
Tahsis edilen alanların zabıta veya diğer güvenlik görevlilerince denetlenmemesi	672
Diğer	

Bu soruya 466 katılımcı yanıt vermemiştir. 698 katılımcı bölünmüş bisiklet yollarının olmamasını kendilerini engellediğini belirtmiştir. Bu cevabı, bölünmüş bisiklet yollarının yetersiz olduğu şeklinde de yorumlayabiliriz. Birden çok seçeneğin işaretlenebileceği bu soruda da bölünmüş yollar seçeneği ile birlikte diğer seçenekler de hemen hemen yakın oranda işaretlenmiştir. Yani sorunun seçeneklerinin tamamı karşımıza tespit edilen sorunlar olarak çıkmaktadır. Bu soruya katılımcılar ayrıca aşağıdaki kendi yazdıkları yanıtları vermişlerdir:

*"Bisiklet yolunun uzunluğunun ve verimli kullanım kapasitesine sahip olmaması ve bu yolların yayalar motorlu araçlar veya taşıt parkı gibi sebeplerle işgal edilmesi sebepleriyle engel oluyor"*

*"Bisiklet yolları maalesef dökülüyor. Sadece görüntü olsun diye yapılmış. Asla standartlara uygun değil. Bisiklet yolunda giderken birden yol kesiliyor. Sonra bisikletinizi alıp yolun başladığı yere gidip devam ediyorsunuz. [...]"*

*"Bisiklet yolu bittiği yerde yani taşıt yolunda bisiklet için ayrılan alanın olmaması ve sürücülerin saygısızlığı"*

Bir katılımcı da bisikletli olarak sadece sahil yolunu kullandığını belirterek bu yolun kendisi için yeterli olduğunu vurgulamıştır.

### 5.16. Daha iyi şartlarda bisiklet yollarına sahip olsaydınız bisikleti bir ulaşım aracı olarak kullanır mıydınız?

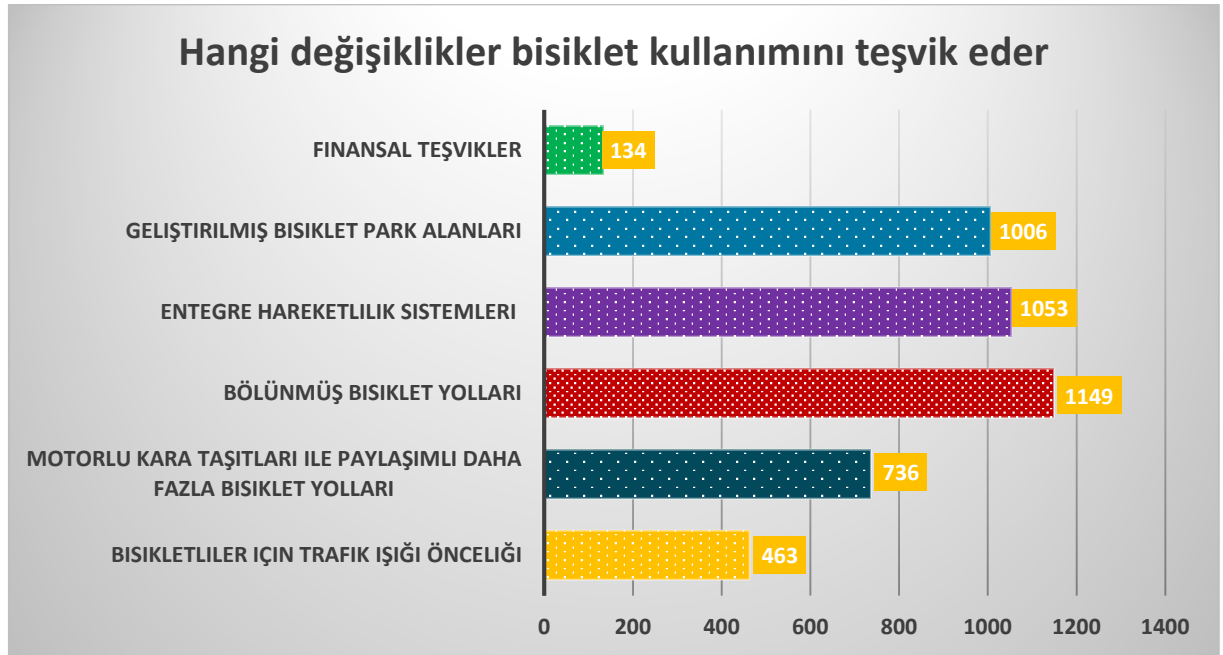
Bu soruya 1240 katılımcı "evet", 20 katılımcı "hayır" cevabı vermiştir. Daha iyi şartlarda bisiklet yollarına sahip olunursa bisikleti bir ulaşım olarak kullanacak katılımcı oranı %98,4'tür. Katılımcıların büyük bir çoğunluğu Samsun ilinde bisikletli olarak yaşadıkları sorunların kaynağını bisikletli ulaşım ile ilgili fiziki alt yapı eksiklikleri olarak görmektedir. Bu nedenle; bisiklet kullanımının yaygınlaştırılabilmesi için ulaştırma ve şehir plancıları tarafından bisiklet yollarının önemi ve tasarımı doğru bir şekilde anlaşılmalı ve uygulanmalıdır.

Projemizde de belirttiğimiz gibi; "Makine endüstri sanayisinin gelişmesi, elektrik tüketiminin artması, ulaşım kanallarında araba ve uçak kullanımının yaygınlaşması ile birlikte çalışma verimliliği yükselmesine karşın, çıktı bazında uygulamalarda çevre kirliliğinin arttığı tespit edilmiştir. Özellikle karbon salınımının azaltılması ve iklim değişikliğini önleyici faaliyetler Avrupa Birliği Parlamentosunun

önemli gündem maddelerinden biri haline gelmiştir.” Tüm dünyayı ilgilendiren bu sorunun ortadan kalkmasına ya da en aza indirgenmesine, bisikletin ulaşım aracı olarak kullanılması olumlu etki sağlayacağından, özellikle yerel yönetimler tarafından bisiklet yollarının fiziki altyapı çalışmaları acilen gerçekleştirilmelidir.

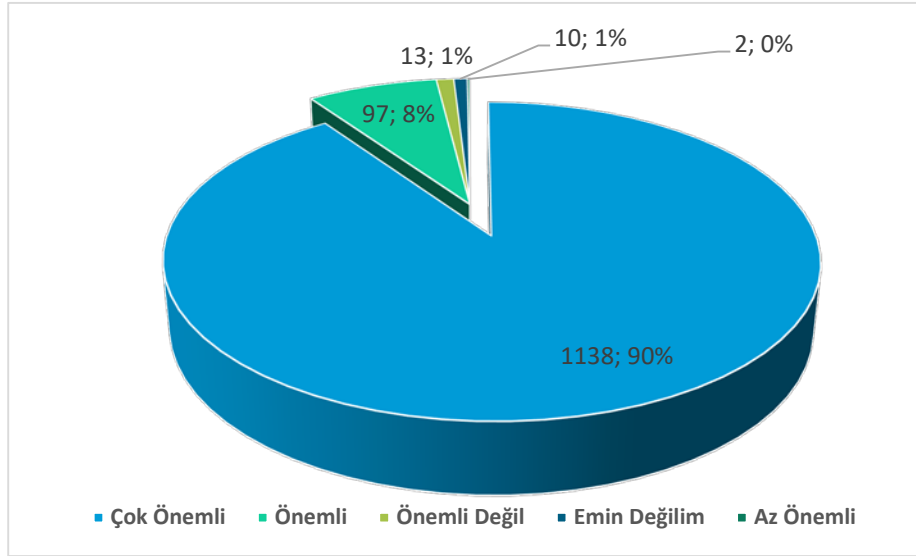
### 5.17. Aşağıdaki değişikliklerden hangisi sizi bisiklet kullanmaya daha çok teşvik edebilir?

Bisiklet kullanmaya sizi neler daha çok teşvik edebilir?	Sayı
Bisikletliler için trafik ışığı önceliği	463
Motorlu kara taşıtları ile paylaşımlı daha fazla bisiklet yolları	736
Bölünmüş bisiklet yolları	1149
Entegre hareketlilik sistemleri (bisiklet aparatlı toplu taşıma, kent içi bisiklet ulaşımın/kullanımının yaygınlaştırılması, bisiklete kolay ulaşım (jeton/kentkart ile kiralama vs.) güvenli bisiklet otoparkı vs.)	1053
Geliştirilmiş bisiklet park alanları	1006
Finansal teşvikler	134



Bu sorumuz da birden fazla seçeneğin işaretlenebileceği bir soru. Bölünmüş bisiklet yollarının olması/artması, katılımcıların bisiklet kullanıcılarını teşvik edeceği 1149 kişinin seçimiyle belirlenmiştir. Entegre hareketlilik sistemleri; yani bisiklet aparatlı toplu taşıma, bisiklete kolay ulaşım (jeton/kent kart ile kiralama vs.)1053 katılımcının onayıyla ikinci sırada yer almıştır. Bisikletlilerin varış noktalarına güvenli ve zamanında ulaşmalarını teşvik edilebilmesi için bir ulaşım ağı gerekmektedir. Park alanları da 1006 katılımcının seçimiyle 3.sırada yer almıştır. Yukarıdaki grafikten de anlaşılacağı üzere “finansal teşvikler” 134 kişinin seçimiyle an az teşvik nedeni olarak belirlenmiştir. Bisikletin ekonomik olarak daha ulaşılır olduğunu gösteren bu değer aslında yerel yönetimlerin teşvik için gerekenleri yapması halinde bu durumun ülke ekonomisine katkısını da ortaya koymaktadır.

## 5.18. Sizce bisikletliler için ulaşım politikalarında karışık kullanımlı

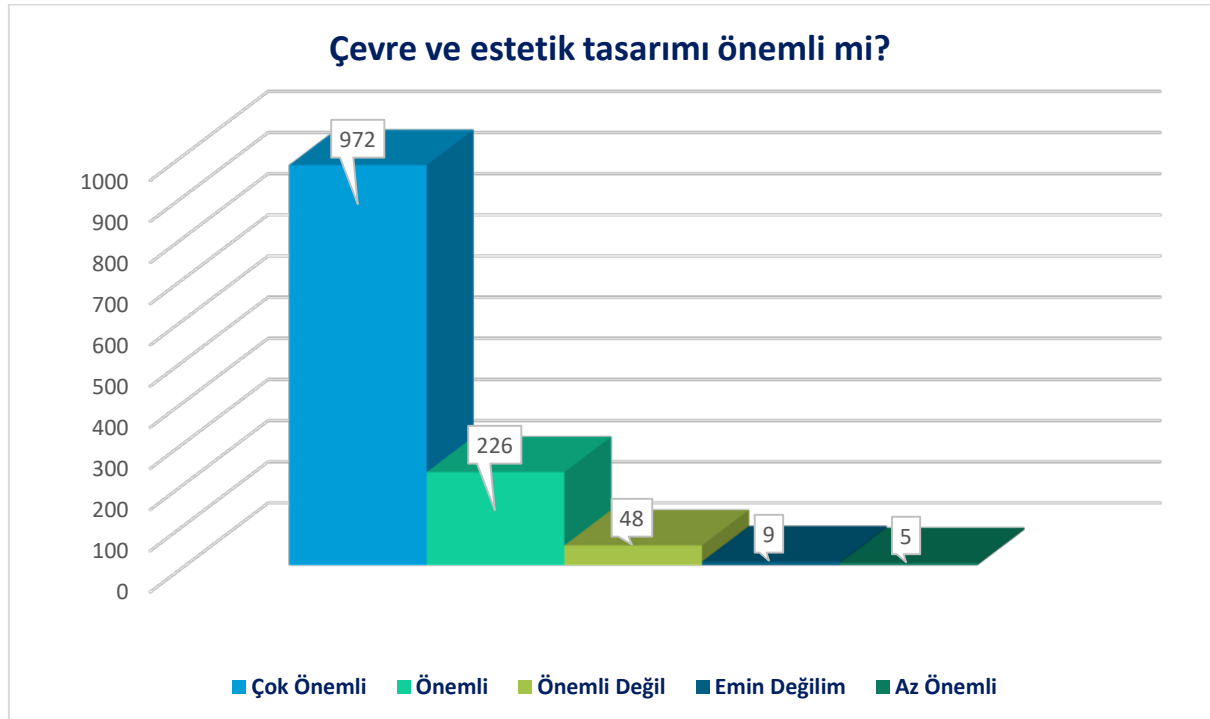


(tüm sürücü türleri açısından) kentsel gelişim ne kadar önemlidir?

Bu soruya %90 katılımcımız (1138 kişi) Çok önemli cevabını vermiştir. Bisikleti, spor eğlence ve sosyal etkileşim yanında ulaşım aracı

olarak kullanmak istiyorsak, karışık kullanımlı kentsel gelişimin önemi açıkça grafikte görülmektedir. Bisiklet için bölünmüş yol dışında, bunun mümkün olmadığı fiziki koşullarda motorlu ve diğer taşıtlarla paylaşımlı yolların yapılması, bireyleri bisiklet kullanımına teşvik edecek en önemli etkenlerden biridir. Güvenli ulaşım konusunda soru işareti taşıyanları rahatlatarak ve bisikletle ulaşımına dahil olmasını sağlayacaktır.

## 5.19. Sizce bisikletliler için ulaşım politikalarında çevre ve estetik tasarımı konuları ne kadar önemlidir?



Çevre ve estetik tasarımının bisikletliler için ulaşım politikalarında çok önemli olduğunu 972 kişi belirtmiş bulunmaktadır. Sadece 48 kişi önemli değil cevabını vermiştir. Peyzaj elbette bir kent için, yaşamsal

gereklilikler sağlandıktan sonra çok önemlidir. Katılımcıların verdiği cevaplar da bunu destekler niteliktedir.

## 5.20. Yerel yönetimler sizi daha çok sürdürülebilir ulaşımaya teşvik etmek isterlerse, bu değışiklik yaşam tarzınızı nasıl etkileyebilir? Belirtiniz

Bu soruda seçenek sunulmamış, katılımcıların direkt kendi fikirlerini yazmaları talep edilmiştir. Verilen cevaplara göz atalım:

*"Daha çok bisiklet kullanırım hatta bunu bir teşvik olarak görür yakınlarımı teşvik ederim"*

*"Daha yaygın ve güvenli bisiklet sürebilme imkanımız olduğunda ulaşım türüm kesinlikle bisiklet olur. Bu sayede daha hareketli ve sağlıklı bir yaşamım olabilir, sporun sağlık açısından faydası tartışılmaz bir gerçektir."*

*"Daha sağlıklı, ekonomik ve sürdürülebilir, ekolojik sisteme zararlı olmayan bir hayat yaşamaya başlarız"*

*Olumlu etkiler araba sayısının azalması hem çevre kirliliğini azaltır hem de bisiklet sürücülerine kolaylık sağlar"*

*"Petrol yakan araçları bırakıp hem ekonomik hem çevreci ulaşım aracı olan bisikleti tercih ederdim"*

*"Bu değışiklik benim hayatımı olumlu yönde değıştirecektir. Daha güvenli ve daha sağlıklı bir ulaşım gerçekteşireceğim."*

*"Çocuklarımız okula giderken bisikletle gidebilir"*

*"Toplu taşıma kullanmam ve özel araç kullanımı azalır bu yüzden trafikte rahatlar yoğunluğu azalır"*

*"Temiz çevre südürebilir yaşam"*

*"Özel aracı bırakıp hava temizliğine katkıda bulunurum"*

Soruya verilen yanıtlar gelecek için umut göstergesidir diyebiliriz. Sürdürebilir, doğa dengesini bozmayan, sağlıklı ve güvenli ulaşım açısından katılımcılar bu soruya olumlu cevap vermişlerdir. "Yaşam tarzım değışmez" diyen yüzdilik dilime dahi girmeyecek kadar az olan katılımcılar da genelde zaten bisiklet kullandıkları için yaşamlarında bir değışiklik olmayacağını savunmaktadır. 34 kişi soruya cevap vermemiştir.

## 5.21. Sizce yerel yönetimlerin sadece bisiklet yolu yapması yeterli midir?

Yerel Yönetimlerin sadece bisiklet yolu yapması yeterli midir?	Sayı
Evet	115
Hayır	1135
Fikrim Yok	10

Anket sorularımızın cevapları ile ilgili bir genelleme yapıldığında en çok talep edilen düzenlemenin “bisiklet yolu” olduğu ilgili diğer sorulara verilen cevaplara bakıldığında açıkça görülmektedir. Bu sorumuzda da 1135 katılımcı sadece bisiklet yolu yetmez demiştir. Daha önce belirttiğimiz gibi bazı katılımcılar spor ve sosyal etkinlik açısından bisiklet kullanırken katılımcıların çoğunluğu bisikleti bir ulaşım aracı olarak kullanmak muradındadır. Bu nedenle katılımcıların %90’ı, ulaşım aracı olarak bisiklet kullanabilmek için sadece bisiklet yolunun yeterli olmadığını, aslında bütünlüklü bir çalışmanın yürütülmesi gerektiğini belirtmiş olmaktadır.

## 5.22. Ülkemizde bisiklet yolları ile ilgili bir yönetmelik yayınlandı. Yerel yönetimlerin bu yönetmeliğe uygun yollar yaptıklarını düşünüyor musunuz?

Yerel Yönetimler Yönetmeliğe Uygun Yol Yapıyor mu?	Sayı
Evet	68
Hayır	1192

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından, 12.12.2019 tarihinde 30976 sayılı Resmi Gazete’de Bisiklet Yolları Yönetmeliği (8) yayınlanmıştır. Katılımcıların %95’i Samsun’da mevcut yolların bu yönetmeliğe uygun olmadığını, %5’i ise uygun olduğunu düşünmektedir. Yönetmelik incelendiğinde Samsun’daki mevcut durumla uyumlu olmadığı görülmektedir. Sadece aşağıdaki iki madde kullanıcıların verdiği cevabı doğrular niteliktedir.

*MADDE 11 – (1) Bisiklet otopanları; ulaşım, spor ve kültür turizmi gibi bisikletin yoğun olarak kullanılma potansiyeli olan yerlerde Bakanlıkça belirlenen güzergâha uygun olarak planlanır. Bisiklet otopanları; yaya geçidi, taşıt yolu, kavşak ve hemzemin geçitlerle kesintiye uğramaksızın süreklilik arz etmelidir.*

(<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/12/20191212-1.htm>) (8)

*MADDE 12 – (1) Bisiklet köprüleri veya köprülü kavşakları ile bisiklet tünelleri; doğal veya yapay bir engeli aşmak veya kavşaklar dâhil bisiklet yolları arası bağlantıyı ve sürekliliği sağlamak üzere, imar planı kararıyla bisikletliler ile yayaların birlikte veya yalnızca bisikletlilerin kullanımına yönelik projelendirilebilir. Bisiklet köprü ve tünelleri projelerinde 1/100 ölçekli plana yer verilir. (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/12/20191212-1.htm>) (8)*

Samsun’da ise Bisiklet otopanı veya Bisiklet köprü-tünel bulunmamaktadır. Yerel yönetimlerden talep edilebilir. Raporumuz sonuçları kamu otoriteleri ile de paylaşılacağı için bu verilerin bize ve onlara da yol gösterici olacağı kanaatindeyiz.

## 5.23. Sizce büyükşehir belediyesi ya da ilçe belediyeler bünyesinde bir bisiklet şefliği kurulmalı mı?

Bisiklet şefliği kurulmalı mı?	Sayı
Evet	1231
Hayır	29

Katılımcılar, %98 oranında büyükşehir belediyesi ya da ilçe belediyeleri bünyesinde bisiklet şefliği kurulması gerektiğini söylemektedir. Sadece %2'lik kısım aynı fikirde değildir. Samsun'un bisikletliler için fiziki altyapısının yeterli olmadığını katılımcılar diğer sorularda da belirtmişlerdir. Tüm bunların düzenlenebilmesi, denetiminin yapılabilmesi ve iyileştirilmelerin sağlanabilmesi; kısacası eksikliklerin giderilebilmesi için katılımcılar bisiklet şefliğinin kurulmasını mantıklı bulmuşlardır.

#### 5.24. Yanıtınız evetse; kurumun hangi konularda çalışmasını isterdiniz?

Bisiklet şefliği hangi konularda çalışmalı?	Sayı
Bisiklet yolları	1199
Yolların denetimi	1172
Bisiklet sinyalizasyon sistemi	1108
<b>Bisikletli hakları</b>	1182
<b>Diğer</b>	19

Toplam 1059 katılımcı 4 seçeneği birden işaretlemiştir. 52 kişi ise "Bisiklet yolları-Yolların denetimi-Bisikletli hakları" seçeneklerinin üçünü birden işaretleyerek Bisiklet sinyalizasyon sistemine gerek olmadığını düşünmüşlerdir. Yine en çok "bisiklet yolları" ikinci olarak da "Bisikletli hakları" seçenekleri işaretlenmiştir. Bu soruda da; olası bir bisiklet şefliği kurulursa, aslında sunulan seçeneklerin neredeyse tamamının çalışma kapsamına dahil edilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır. "Diğer" seçeneğine fikrini yazan katılımcıların çoğu "Şehrin güvenli ve sağlıklı bisikletli hayatı için çalışmalar" gibi genel fikirlerini beyan etmişlerdir. Katılımcılarımızdan biri;

*"Aslında bu teşkilatlanma samsunda hiç bir işe yaramayan spor il müdürlüğünde kurulmalı ki belki futboldan başka bir sporun olduğunu hatırlarlar"*

Diyerek, bisiklet sporunun kendince önemini ve ilgili kurumların bu spora gerekli önemi göstermediğini eleştirel bakış açısıyla değerlendirmiştir. Yine "diğer" seçeneğine katılımcılar, böyle bir şeflik kurulursa *bisikletli eğitimleri, bisiklet teşvik paketleri, şehir yarışlarının düzenlenmesi* gibi çalışmalar yürütülebileceğini belirtmişlerdir.

Katılımcılardan biri, şefliğe gerek olmadığını, zabıtalara bu görevi yapabileceğini belirtmiştir. 9 katılımcı soruyu boş bırakmıştır.

#### 5.25. Aşağıdakilerden hangi değişiklikler sizin arabayla olan yolculuğunuzun sayısını azaltmada yardımcı olabilir?

Hangileri araba yolculuğunuzun sayısını azaltmada yardımcı olur?	Sayı
--	------



Daha fazla bisiklet yolları	1191
Bisikletli şoförlere uygun alt yapıya sahip iyi bir toplu taşıma (otobüs, tramvay vs.)	936
<b>Yakıt fiyatlarının arttırılması</b>	274
<b>Otopark fiyatlarının arttırılması</b>	259
<b>Kapsamlı tasarlanmış bisiklet tesisleri</b>	1083
<b>Kentsel gelişim</b>	1057
<b>Diğer</b>	

Anket sorularının sonlarına doğru yaklaşırken, “bisiklet yolları” seçeneğinin ön planda olduğu netleşmiştir. 1191 katılımcı, seçeneğin sadece kendisi ya da diğerleriyle birlikte “daha fazla bisiklet yolları” olmasının arabayla olan yolculuklarını azaltacağını belirtmişlerdir.

“Daha fazla bisiklet yolları/Bisikletli şoförlere uygun alt yapıya sahip iyi bir toplu taşıma (otobüs, tramvay vs.)/Kapsamlı tasarlanmış bisiklet tesisleri/Kentsel gelişim” seçeneklerinin dördü birden, 605 katılımcı tarafından işaretlenmiştir. Bu da katılımcıların %48’ini kapsar. Aynı zamanda %48 oranında yakıt fiyatları ve otopark fiyatları gibi ücretlerde zam yapılmasının bu kararda etkili olmayacağını belirtmişlerdir.

Katılımcılardan biri; “Trafikten uzak güvenli yollar ya da ana yollarda sadece bisiklet için ayrılan alanın motorlu taşıtların yolcu indir bindir için kullandıkları alan değil sadece bisiklet için ayrılmış güvenli şeritlerin olması” diyerek diğer araç kullanıcılarının ihlallerini dile getirmiştir.

## 5.26. Yaşadığınız şehirde geleceğe yönelik ulaşımı geliştirmede söz sahibi olsaydınız bu konuda öncelikle ne yapardınız? Belirtiniz

Bu anket sorumuzda seçmeli cevap bulunmamakta, katılımcıların kendi yorumları istenmektedir. Tam olarak bir istatistik belirlenemese de, Excel programında bulunan bazı istatistiksel formüller ve komutlar sayesinde bazı verilere ulaşılabilir.

Uygulanan formüller sonrasında;

“Bisiklet yolu-yolları yapardım / Bisiklet yollarını düzeltirdim” diyen 396 katılımcı mevcuttur. 85 katılımcı “bisikletli haklarının korunması/güçlendirilmesi” gerektiğini savunmaktadır. 30 katılımcı “fiziki altyapı”nın geliştirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Bazı katılımcılar da düşüncelerini şu şekilde aktarmışlardır:

*“Yolları yeniden yapardım ve en azından arabaların ve yayaların girmesini önlemek için elimden geleni yapardım”*

*“3 şeritli yollarda en sağ şeridi araç kullanımına yasakladım. Bu şeridi bisiklete göre hazırlardım. Benzin istasyonlarında bisiklet tamircisi bulundurma zorunluluğu getirirdim.”*

*“[...] Hafta sonu şehir içinde otomobil yasağı getirirdim.”*

*“Bireysel motorlu taşıt kullanımını daha aza indirecek politikalar geliştirmek, motorlu ya da motorsuz araçların hak ve görevleri konusunda toplumu daha bilinçlendirecek eğitimler*

düzenlemek, rant için değil halk için ulaşım haklarını, yolları düzenlemek ve bütün bunları yaparken direkt halkın bilgi ve görüşlerini almak.”

“Bisiklet ve elektrikli bisiklet kullanıcılarının trafikte sağlıklı bir şekilde var olabilmeleri için motorlu araç kullanıcı hatalarına yönelik caydırıcı cezai yaptırımların uygulanmasını ve şehir ulaşım altyapısının buna göre düzenlenmesini sağladım.”

“Bisiklet ve toplu ulaşım araçlarının kullanımını kolaylaştırdım. Minibüs ve otobüs yerine metro yapardım hafifleyen trafik yükünün yerine de bisiklet koyardım”

“Bisiklet yollarını daha güzel yapardım ve her 500 metrede bir bisikletli polis koyardım. Bisikletli polisleri arttırdım.”

“[...] Hollanda, Avusturya örneğini uygulardım”

“İlkokuldan itibaren bisikletin ulaşım aracı olduğunun kavratılması ve sürücü kurslarında sürücülerin bisikletli sürücülere karşı sorumluluklarının farkında olmaları için eğitimler verdiririm”

“İnsanları bisikletli ulaşım teşvik etmek adına belediyeye bağlı sabit ve uygun fiyatlı bisiklet kiralama merkezleri kurardım. Aynı amaçla 10-15 (değişebilir) yaş arası çocukların bisikletli ulaşımına alışabilmesi, tecrübe edinebilmesi için merkezde bulunan okullarla şehir merkezleri arasında güvenli bir bisiklet yolu ulaşımı sistemi oluştururdum.”

“İnsanların bisikletlilerin hikâyesini dinlemesi için söyleşiler ve benzeri görsel bilgilendirmelere öncelik verirdim. Yolda sıkıştırdığı, rakip gördüğü bisikletlinin komşusu, çocuğunun arkadaşı veya bir yakını olduğunu bisiklete binen kişilerin yakıt tüketimi, toplu taşıma kapasitesinin israfının önlenmesi gibi faydalı sonuçları olan bir girişimin gönüllüsü olduğunu anlatmak önemli olacaktır.”

“Motorlu ve motorsuz bisiklet sürücülerinin de trafikte eşit olduğu ve alt sınıfa ait olmadıklarını gösteren tabelalar düzenlemeler ve eğitim”

“Öncelik bisiklet yollarını ve güvenli bisiklet durakları/parklarını yapar ve geliştirilmesini sağladım. Ardından toplu taşımalarda bisikletlerin taşınabileceği alanlar açar veya alanlar eklerdim. Kavşaklardaki sinyalizasyonu kaldırıp akıllı kavşakların uygulanmasını sağladım. Özellikle trafiğin akışının engellediği park yasağı olan, duraklama yapılmaması gereken yerlerde kural ihlalleri gerçekleştiren araç sürücülerini tespit ederek ceza puanı ve nakit ceza uygulaması sağladım.”

“Toplu taşıma kullanımında teşvik ve geliştirme. Bireysel araç kullanımına karşı önlemler alma. Trafik yoğunluğunu azaltacak alternatif yollar ve rotalar oluşturma. Bisiklet yollarında denetim ve bakım uygulamaları ile teşvik.”

## 5.27. Daha önce bir bisiklet kazası geçirdiniz mi?

Katılımcıların %57'si (723 kişi) evet diyerek kaza geçirdiklerini belirtmiş, %43'ü ise kaza geçirmediğini belirtmiştir. Bisiklet kullanıcılarının yarısından fazlası kaza geçirmiş olup, Türkiye genelinde <http://trafik.gov.tr/istatistikler37> (9) kaynağından aldığımız “Ölümlü-yaralamalı trafik kazaları” başlığı altındaki bisikletli verilerine göre, 2020 Kasım ayına kadar, 6.685 kaza gerçekleşmiş olduğu bilinmektedir.

## 5.28. Yukarıdaki soruya yanıtınız evetse; sorun neyden kaynaklandı?

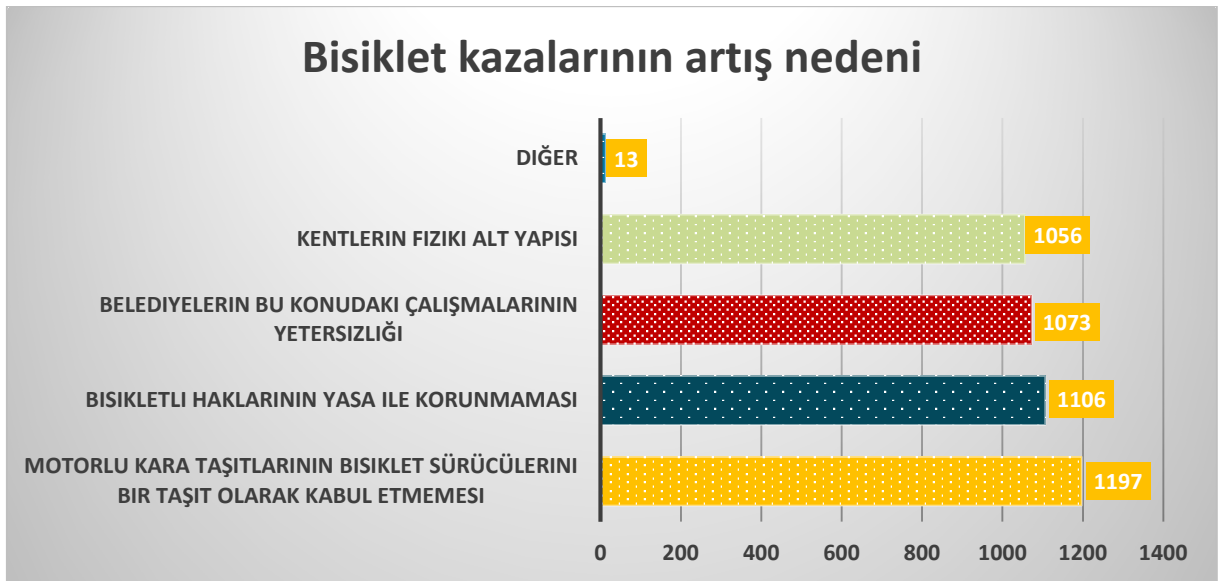
Kaza ile ilgili sorun neyden kaynakladı?	Sayı
Yaya hatası / sokak hayvanlarının yola atılması	70
Kendi hatam	72

Motorlu kara taşıtı (sürücü) hatası	312
Yol/zemin sıkıntısı	242
Diğer	-

“Daha önce bisiklet kazası geçirdiniz mi?” sorusuna 723 kişi evet cevabını vermişti. Evet cevabı veren 22 katılımcı soruya cevap vermemiştir. Diğer kısmına yanıt yazan katılımcılardan 2 kişi “hayır” cevabı vermiş, 3 katılımcı da seçeneklerin tamamıyla ilgili kaza yaşadığını belirtmiştir. 6 katılımcının yorumu ise sınıflandırılarak yukarıdaki tabloya eklenmiştir.

### 5.29. Bisiklet kazalarının yaralanma veya ölümlerle sonuçlanması konusunda, günümüzde bu konunun artış göstermesinin sebeplerini neye bağlıyorsunuz?

Bisiklet kazalarının artış nedeni	Sayı
Motorlu kara taşıtlarının bisiklet sürücülerini bir taşıt olarak kabul etmemesi	1197
Bisikletli haklarının yasa ile korunmaması	1106
Belediyelerin bu konudaki çalışmalarının yetersizliği	1073
Kentlerin fiziki alt yapısı	1056
Diğer	13



967 katılımcı seçeneklerin tamamını işaretleyerek kazaların artış nedeninin hepsi olduğunu ifade etmiştir. Kazaların artış nedeninde motorlu kara taşıtlarının ihlali 1197 katılımcının cevaplama sonucu başı çekmektedir. 1106 katılımcı belediyelerin bu konudaki çalışmalarının yetersiz olduğunu belirtmiştir. Seçeneklerde oranlar birbirine yakın olduğu için kazaların artış nedeninin tüm seçenekler olduğu ve sorunun çözümüne dair ilgili başlıklarda ayrı ayrı çalışma yapılması gerektiği yorumlanabilir. Bu soruya, kaza geçiren ya da geçirmeyen tüm katılımcılar yanıt vermiştir.

Katılımcıların bazı yorumları ise aşağıdaki gibidir:

*"[...] Bunun dışında bisiklet sürücülerinin trafik kurallarına uymaması"*

*"İnsan hataları, trafikteki yoğunluk ve getirdiği stres her türlü sürücünün hata yapma ve kaza yapma ihtimalini artırıyor. Böylelikle zaman zaman bisikletliler de mağdur veya kazazede olarak zarar görebiliyor."*

*"[...] Bisiklet sevgisinin çocuklukta verilmemesi. Bisiklet sürmeye ailelerin fazla korumacı olmaları. Çocuklarına bisikleti özendirmemeleri."*

### 5.30. Trafik kanununda bisikletli sürücüler için "Bisiklet yolu olmayan yerlerde en sağ şeridi kullanır." diyor. Bir bisikletli olarak bisiklet yolu olmayan yerlerde diğer motorlu taşıt sürücülerinden nasıl bir tepki alıyorsunuz?

Bisiklet yolu olmayan yerlerde alınan tepkiler	Sayı
Sözel şiddet	859
Fiziksel şiddet	130
Araçları ile sıkıştırma yollu taciz, (yoldan atma)	1119
Araçtan çöp atma	501
Diğer	

"Araçları ile sıkıştırma yollu taciz (yoldan atma)" cevabını veren 1119 katılımcının olması, bisikletli hakları konusunda hangi aşamada olduğumuzun göstergesidir. Diğer seçeneklere verilen cevaplar da yadsınamayacak kadar olumsuzlukları hatta 130 kişinin fiziksel şiddete maruz kaldığını gösteriyor. Seçeneklerin dışında katılımcıların 252 si "araçtan tükürme" tepkisi aldıklarını da ayrıca belirtmişlerdir. Az sayıda olmakla birlikte tepki almadıklarını belirten katılımcılar da mevcuttur. Diğer kısmında verilen bazı cevaplar şöyle:

*"Gelen bisikletliyi gördüğü halde park etmiş araçların yol tarafındaki kapıyı açması ve bisikletliyi beklemeden yola çıkması."*

*"Güvenli mesafeyi ihlal"*

*"[...] Tam ekipmanlı gittiğimizde biraz daha saygı görüyoruz saygı görüyoruz bunu da söyleyeyim."*

5.31. Daha önce trafikte hiç sözlü ya da fiziksel olarak tacize/şiddete maruz kaldınız mı?

Trafikte sözlü/fiziksel şiddete maruz kaldınız mı?	Sayı
Evet	719
Hayır	541

5.32. Yukarıdaki soruya yanıtınız evetse; bu sizin daha sonraki aşamada bisiklet kullanımınıza engel teşkil etti mi?

Yaşadığınız şiddet bisiklet kullanımınıza engel oldu mu?	Sayı
Evet	109
Hayır	610

5.33. Yukarıdaki soruya yanıtınız evet ise herhangi kamu kurumu veya güvenlik birimine başvurduunuz mu?

Yaşadığınız şiddetle ilgili herhangi bir kamu kurumu veya güvenlik birimine başvurduunuz mu?	Sayı
Evet	91
Hayır	118

5.34. Yukarıdaki soruya yanıtınız evet ise bu başvuru nasıl sonuçlandı?

Başvurunuz nasıl sonuçlandı	Sayı
Şikayetim değerlendirilmeye alındı/sonuçlandı	33
Şikayetim değerlendirilmedi/sonuçsuz kaldı	58

31-32-33-34. soruların birlikte değerlendirilmesi:

Katılımcılarımızdan 719 kişi sözlü ya da fiziksel şiddete maruz kaldığını beyan etmiştir. Yaşadığı şiddet; 109 katılımcının bisiklet kullanımına engel teşkil etmiştir. Şiddet mağduru 719 kişiden sadece 91 kişi

kamu kurum ya da güvenlik birimine başvurmuştur. Başvuran 91 kişinin de sadece 33'ünün şikayeti sonuçlanmış, 58 kişinin başvurusu değerlendirmeye alınmamış ya da sonuçsuz kalmıştır. Bu durumda şiddet mağduru olan kişilerin sadece %13'ü şikayet başvurusunda bulunmuştur. Yukarıdaki tabloları istatistiksel anlamda izlediğimizde başvurmama nedeninin, şikayetin değerlendirmeye alınmaması ya da sonuçlanmaması düşüncesinden doğabileceğini söyleyebiliriz. Sonuç olarak şikayet başvurusunda bulunan 91 katılımcının sadece 33'ü yani %36 başvuru sonuçlanmıştır. Bu da güvensizliği açıklamaktadır. Ayrıca, bisikletlilerin, böyle bir durumda nereye başvuracağını ve haklarını bilmemesi, bisikletli haklarını koruyan mekanizmaların yeterli olmaması; kamu kurum-kuruluşları veya güvenlik birimlerine başvurmama nedenlerindedir. Bu durumda, bisikletli hakları ile ilgili farkındalık/bilgilendirme çalışmaları yapılırsa, haklarını bilen bisikletliler, yaşadıkları mağduriyeti resmi kurumlara bildirebilirler.

### 5.35. Sizce trafikte taciz veya şiddetin önüne nasıl geçilebilir?

Şiddetin önüne nasıl geçilebilir?	Sayı
Para Cezası	773
Eğitim	1160
Hapis Cezası	1012

Öne çıkan seçenek eğitimidir. Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere, hapis cezası ve para cezası da azımsanmayacak sayıdadır. Katılımcılardan 587 kişi üç seçeneği birden işaretleyerek, üç cezanın da verilerek (eğitim bir ceza değildir, bahsedilen zorunlu eğitimidir), şiddet ve tacizin önüne geçilebileceğini söylemişlerdir. İkili seçenek işaretleyenlerden; Para cezası ve Eğitim diyen 114 katılımcı, Para Cezası ve Hapis Cezası diyen 36 kişi, Eğitim ve Hapis Cezası diyen 363 katılımcı mevcuttur.

Katılımcılardan birinin de yorumu şu şekildedir:

*“Trafikte seni sıkıştıran araca karşı yapabileceğin bir şey olmuyor. Araç seni sıkıştırdıktan sonra yoluna devam edebiliyor. Bu konuda kişisel görüntü araçlarının önemli olduğunu düşünüyorum. Güvenlik güçlerine şikayetin olaydan sonra pek bir anlamı olmadığına inanıyorum. Öncelikle uygulanması gerekenin saygı olduğuna inanıyorum. Bence sonuçtan sonra ne yapmalı sorusu değil araçla tacizlerin ve sıkıştırmaların önüne nasıl geçebiliriz sorusu daha yapıcı olabilir. Bu gibi olaylarda en makul olan şey hak mahrumiyetidir. Seni sıkıştıran bir insanın kendi aracını kullanmasına 3-6 ay arası yasak getirilebilir veya kamu yararına hizmet cezası almalıdır diye düşünüyorum.”*

### 5.36. Bisikletlilere yönelik taciz ve şiddet olaylarında bisiklet topluluğu, dernek veya kulüplerin rolü ne olmalıdır?

Anketimizin son sorusuna 1260 katılımcı tam olarak yanıt vermiştir. Verilen cevapların ortak paydası, dernek veya kulüplerin aktif savunuculuk yapması, mağduriyet gerçekleştiği zaman bisikletli üyesinin yanında olması, süreci takip etmesi ve hukuki anlamda desteğini sunması (avukat temini vb.), kamu spotu-afiş-panel-seminer benzeri etkinliklerle farkındalık oluşturmalarıdır. Ek olarak, anket boyunca aslında yapılması gerekenlerin başında hem kendi üyelerine hem de topluma çocukluktan başlayan eğitimlerin verilmesi, yerel yönetimler-kamu kurum ve kuruluşlarıyla ilişkilerin sağlıklı ve etkin sürdürülmesi gerekliliği de vurgulanmıştır. Görünür sosyal etkinlikler yapılması, ulaşım aracı olarak

kalabalık bir şekilde bisiklet kullanmak, TBMM'yi bu konuda karar ve tutum almak için zorlayıcı olmak, bisikletli haklarını korumak ve bisikletli ulaşımı teşvik etmek için sosyal medyayı etkin kullanmak gibi öneriler de değerlidir.

Bazı katılımcıların yorumları aşağıdaki gibidir:

*"Birlik hareketinin savunucusu olmalılardır. Toplu sürüşler ve buluşmalar bir bakıma gözdağı niteliği taşımaktadır. Trafik içerisinde toplu sürüş bisikletlilerin fark edilmesini arttıracak, saygı duyulması gereken bir konuma gelecektir."*

*"Bu oluşumlar toplu olarak sahada hareket edebileceği için farkındalık yaratacak yerel ve merkezi yönetimlerinde desteğini alarak gerekli yasal uygulamalar olsun fiziki yapılanmaları organize ve uygulama yönünde daha fazla rol almalılar."*

*"İnsanları daha çok bilinçlendirmeli, Herkesin bisiklet kullanma deneyimine sahip olabileceği kapsamlı bisiklet etkinlikleri yapılmalı. Çünkü empati en güzeli olur kendileri bisikletli olmayı tecrübe ederek bilinçlenirler."*

## 6. SONUÇ

Yaşanabilir ve sürdürülebilir bir dünya hedefi ile çevre dostu uygulamalar, özellikle karbon salınımının azaltılması ve iklim değişikliğini önleyici faaliyetler çerçevesinde bisikletin değerlendirilmesi ve yaygınlaştırılması hususunda Samsun'da bir araştırma yapma hedefimizi gerçekleştirdik ve anket sorularımızla ilgili verilen cevapları yukarıda değerlendirdik.

Araştırmanın sınırlılıklarından bir tanesi, örneklem grubunun bisiklet kullanan bireylerden oluşmasıdır. İleride yapılacak çalışmalarda kent yaşamında bisiklet kullanmayan bireylerin kullanmama nedenlerinin araştırılmasının, bisiklet kullanımına engel teşkil eden konulara farklı bir bakış açısı kazandırabileceği düşünülmektedir.

### Tespit Edilen Sorunlar ve Çözüm Önerileri

#### ➤ Cinsiyet faktörü ve dezavantajlı gruplar

1260 kişiye uygulanan anket sonuçlarına göre bisiklet kullanan kadınların oranı tüm katılımcılar içerisinde %43 düzeyindedir. Her ne kadar lisanslı kadın sporcu sayısı erkek sporcu sayısının çok altında olsa da ( <https://ceidizler.ceid.org.tr/dosya/ceidWeb1.4.1.1.10.pdf> ) (4) EKOBİD tarafından yapılan araştırma göstermektedir ki gündelik hayatta bisiklet kullanan kadınların sayısı azımsanmayacak düzeydedir. Bu konuda cinsiyet eşitliğinin sağlanabilmesi ve kadınların bir ulaşım aracı olarak bisikleti daha fazla tercih etmeleri için; bisiklet kullanan kadınlara yönelik, cinsiyetinden kaynaklanan taciz suçlarının cezasız kalmaması ve kamuoyuyla paylaşılması, aşağıda yer verilecek olan kent yaşamındaki düzenlemeler sağlanmalıdır. Her alanda cinsiyet eşitliği konusunda farkındalık çalışması yapılması, ilköğretimden başlamak üzere konunun eğitime dahil edilmesi, sürücü/ehliyet kurslarına cinsiyet eşitliği eğitimlerinin dahil edilmesi sorunun çözümünde önemli adımlar olacaktır.

Sahil yolundaki terminallerden başlayan Akıllı Bisiklet Kiralama Sistemi (SAMBİS) uygulamasının yaygınlaştırılması, projeler üretilerek engelli ve yaşlı bireylerin katılımının sosyal aktivitelerle

desteklenmesi, dezavantajlı gruplar açısından teşvik edici olacaktır. Elbette bisikletli güvenliği gerekli kurullarla sağlanamazsa bundan en çok etkilenen dezavantajlı gruplar olacaktır.

#### ➤ **Bisikletin bir ulaşım aracı olarak görülmemesi**

Çalışmamızda; 1237 katılımcı bisiklet kullanıcısı olduğunu belirtmiştir. Anket sorularımızda bulunan “diğer” seçeneğine yazılan yorumlardan da yola çıkarak; trafikteki motorlu araç kullanıcılarının ve bazı bisiklet kullanıcılarının “bisikleti bir ulaşım aracı” olarak görmediği tespit edilmiştir. Bisikleti spor ya da sosyalleşme aracı olarak kullananlar ya da hiç kullanmayanlar açısından bu soruna karşı çözüm; bilinçlendirme çalışmalarıdır. Dünya tarihine bakıldığında son 200 yıllık süreçte, dünyada yaşanan değişimin gerek doğa gerekse insan hayatı üzerinde doğrudan etkili olduğu görülmektedir. Sanayi devriminin ardından, dünya genelinde doğal kaynak kullanımının artması, sanayi üretimi, kontrolsüz kentleşme ve yaratılan çevre kirliliği iklimin daha önce görülmemiş bir hızda değişmesine ve doğada beklenmedik tahribatların oluşmasına sebep olmaktadır. Doğada yaşanan bu tahribatın en önemli sebeplerinden birisi karbon salınımıdır. Kontrolsüz endüstriyel üretim faaliyetlerinin yanı sıra ulaşım araçlarından kaynaklı karbon salınımı doğanın tahribatında başat rol oynamaktadır. Özellikle kent ulaşımında kullanılan fosil yakıt kullanılan taşıtlar kentlerdeki hava kirliliğinin de birincil sebebidir.

Gerek ekolojik gerekse ekonomik açıdan bisikletin bir ulaşım aracı olarak kullanılmasının sağlayacağı faydaların bilince çıkarılması için; yerel yönetimlerden merkezi yönetimlere, bu konuda eğitim çalışmaları planlanmalıdır. Görsel ve yazılı basın-sosyal medya aracılığı ile teşvik amaçlı kamu spotlarının hazırlanarak sıklıkla yayınlanması, yerel yönetimlerle sivil toplum kuruluşlarının birlikte çalışması, eğitimin ilköğretimden başlaması için gerekli yasal düzenlemelerin yapılması soruna dair çözüm önerilerindedir.

#### ➤ **Altyapı eksikliği ve bisikletlilerin güvenliği**

Tüm çalışma boyunca karşılaşılan en önemli sorun altyapı eksikliğidir. Bölünmüş bisiklet yollarının olmaması ya da yetersiz olması, mevcut yolların kesintisiz ve rahat bir sürüşe izin vermemesi önemli sorunlardan bir diğeridir. Motorlu kara taşıtları ile paylaşımlı yolun olmaması ya da geniş bir ağı kapsamaması, fiziki koşullarının kötü olması; hem kazaya sebebiyet vermekte hem de bisikletin ulaşım aracı olarak kullanılmasının önüne geçmektedir.

Trafik kanununa göre paylaşımlı ya da bölünmüş yol olmaması durumunda bisiklet sürücülerinin sağ şerit hakkı da birçok bisikletliler aleyhinde ölümlü yaralanmalı kazalar dahil birçok ihlale neden olmaktadır.

- Öncelikle ilgili yerel veya merkezi birimlerin, bisikletin bir ulaşım aracı olarak neden gelecek açısından çok önemli olduğunun kavranması ve ardından topluma kavratılması,
- “Türkiye Çevre Ajansının Kurulması ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi (2/3133) ve Çevre Komisyonu Raporu” adı altında TBMM Çevre Komisyonunda tartışılan ve kabul edilip genel kurula gönderilen torba yasa teklifi genel kurulda yasalaşabilir. Karara bağlanacak olan konuların ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun maddelerinde yapılacak olan değişikliklerin yerel yönetimler



tarafından çalışma konusu yapılarak incelenmesi ve kamuoyuna duyurulması, benzeri tüm değişikliklerin takip edilmesi,

( <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem27/yil01/ss232.pdf> ) (10)

- o Fiziki altyapı konusundan herhangi bir düzenleme/değişiklik yapılmadan önce STK'lar-bisiklet kullanıcıları ile toplantılar düzenlenerek, sorunu birebir yaşayanlar tarafından önerilerin dinlenmesi, katılımcı demokrasi ve şeffaflık açısından da çözüm önerilerinin birebir dinlenmesi,
- o Bölünmüş bisiklet yolları ve paylaşımlı bisiklet yollarının hızlıca yapılması, kanunda var olmasına rağmen kamu kurum ve kuruluşları/yerel yönetimler tarafından yapılmayan yerlerde denetim mekanizmasının çalıştırılarak gerekli cezai müeyyidelerin uygulanması,
- o İlk etapta kolay uygulanacağını ve denetiminin de kolay olacağını düşündüğümüz; entegre hareketlilik sistemleri (bisiklet aparatlı toplu taşıma), kent içi bisiklet ulaşımın/kullanımının yaygınlaştırılması, bisiklete kolay ulaşım (jeton/kentkart ile kiralama vb.) ve güvenli bisiklet otoparkı yapımına başlanması ve teşvik amaçlı duyurulması,
- o Özellikle sahilde motorlu araçlarla gün boyu gezen güvenlik kuvvetleri değil; bisikletli zabıta, bekçi, polislerin olması,
- o Bisikletlileri de kapsayan trafik işaretlerinin hızlıca yerleştirilmesi, akıllı tasarım yol ve kavşakların en kısa zamanda planlanması ve Samsun halkına yapım süresinin duyurulması çözüm önerilerimizdendir.

#### ➤ Bireysel faktörler

Toplumumuzda bisiklet kullanan kişi sayısı azımsanmayacak orandadır. Trafikte motorlu araç sürücülerinin bisikletlileri yok sayması, haklarını gasp etmesi, trafik akarken türlü yollarla taciz etmesi, yol dışına atması, özetle; Motorlu kara taşıtlarının bisikletli sürücüler konusundaki bilgi/hak/güvenlik bilincinin eksikliği ve kaba davranışları, bisiklet kullanıcılarının kaza yapmasına, yaşamını kaybetmesine, yaralanmasına ya da bisikleti bırakmasına varan sonuçlar doğurmaktadır. Bireyin yaşam hakkının elinden alınması, özgürlüğünün kısıtlanması bir insan hakları ihlalidir. Cezai müeyyidelerin şartsız uygulanması, mülki amirliklerin şikayetleri ivedilikle değerlendirmesi ve sonuçlandırması bisiklet kullanıcıları açısından motivasyon sağlayacak aynı zamanda bir insanlık suçunun ortadan kalkmasını/sayısının azalmasını sağlayacaktır.

Sonuç olarak, Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının 56. Maddesine göre "Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir". Aynı maddenin devamında herkesin hayatını, beden ve ruh sağlığı içinde sürdürmesini sağlamak devletin görevi olarak tanımlanmıştır. İklim değişikliği ile mücadelede kentlerin daha yaşanabilir olabilmesi için bisikletin ne kadar önemli bir ulaşım aracı olduğu sürekli vurgulanan bir gerçektir. En son ve çözüm için en önemli önerimiz; Samsun'da Yerel Yönetimlerin bir çalıştay düzenlemesi, bu çalıştayla hem bu raporda belirlediğimiz sorun ve önerdiğimiz çözümlerin değerlendirilmesi, konunun öznelereyle açık tartışmalar yürütülerek kararlar alınması ve uygulanması bisikletli hakları ve ekolojik yaşam açısından en önemli kazanımlarımızdan biri olacaktır.

Biz örgütümüz olarak yaz, kış demeden bisikleti bir ulaşım aracı olarak değerlendiriyoruz. Bireylerin de fiziksel aktivite ve spora katılımının azlığı ve mevcut enerji kaynakları açısından dışa bağımlı bir ülke olduğumuz düşünüldüğünde, bireyleri bisiklet kullanmaya teşvik edecek özel projelerin geliştirilmesi öncelikli alanlardan birisi olmalıdır diye düşünüyoruz.

## Kaynakça

---

1. *Kentsel Yaşam Kalitesi ve Belediyeler*. Yavuzçehre, P. S. & Torlak, S. E. 2006, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, s. 184-207.
2. *T.C. Dışişleri Bakanlığı*. [Çevrimiçi] [Alıntı Tarihi: 30 Kasım 2020.] [http://www.mfa.gov.tr/dunya-surdurulebilir-kalkinma-zirvesi\\_johannesburg\\_-26-agustos---4-eylul-2002\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/dunya-surdurulebilir-kalkinma-zirvesi_johannesburg_-26-agustos---4-eylul-2002_.tr.mfa).
3. Milletler, Birleşmiş. İNSAN HAKLARI EVRENSEL BEYANNAMESİ. *T.C. Danıştay Başkanlığı*. [Çevrimiçi] [Alıntı Tarihi: 30 Kasım 2020.] <https://www.danistay.gov.tr/upload/insanhaklarievrenselbeyannamesi.pdf>.
4. Sporda Toplumsal Cinsiyet Eşitliği - CEİD İzler. *Cinsiyet Eşitliği İzleme Merkezi*. [Çevrimiçi] [Alıntı Tarihi: 30 Kasım 2020.] <https://ceidizler.ceid.org.tr/dosya/ceidWeb1.4.1.1.10.pdf>.
5. Kullanıcılarına Göre Bisiklet: Bir ulaşım aracı. *TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası*. [Çevrimiçi] [Alıntı Tarihi: 30 Kasım 2020.] [http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/17997\\_38\\_43.pdf](http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/17997_38_43.pdf).
6. Anket Sonuçları - bisikletizm. *bisikletizm*. [Çevrimiçi] [Alıntı Tarihi: 30 Kasım 2020.] <https://www.bisikletizm.com/wp-content/uploads/2015/04/bisikletli-ulasim-Anket-sonuclari.pdf>.
7. ABB Bisiklet Anketi Sonuçları - EGO Bisiklet Yolu Projesi. *Ankara EGO Genel Müdürlüğü*. [Çevrimiçi] [Alıntı Tarihi: 30 Kasım 2020.] <https://bisiklet.ego.gov.tr/ankara-buyuksehir-belediyesi-bisiklet-anketi-sonuclari/>.
8. Bakanlık, Çevre ve Şehircilik. Bisiklet Yolları Yönetmeliği - Resmi Gazete. *Resmi Gazete*. [Çevrimiçi] [Alıntı Tarihi: 30 Kasım 2020.] <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/12/20191212-1.htm>.
9. Müdürlüğü, Emniyet Genel. İstatistikler - Trafik. *Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı*. [Çevrimiçi] [Alıntı Tarihi: 30 Kasım 2020.] <http://trafik.gov.tr/istatistikler37>.
10. Komisyonu, TBMM Çevre. Türkiye Büyük Millet Meclisi. [Çevrimiçi] [Alıntı Tarihi: 30 Kasım 2020.] <https://www2.tbmm.gov.tr/d27/2/2-3133.pdf>.