



CEVDET YILMAZ (1998)

“Batı Avrupa’da Kent İçi Ulaşımında Bisiklet Yollarının Önemi ve Türkiye’de Samsun Şehri İçin Bir Uygulama Önerisi – The Importance of Bicycle Path in Transportation in City Centers in Western Europe and a Suggestion of Its Application to Samsun City in Turkey”,

I. Metropolitan Alanlar Planlama Sorunları Sempozyumu,
(15–16 Ekim 1998), (Editör: Hüseyin Cengiz),
Yıldız Teknik Üniversitesi Yayın No: MF. ŞBP.-99.005, (Sh. 241–250),
İstanbul.

BATI AVRUPA'DA KENT İÇİ ULAŞIMDA BİSİKLET YOLLARININ ÖNEMİ VE TÜRKİYE'DE SAMSUN ŞEHİRİ İÇİN BİR UYGULAMA ÖNERİSİ

*Cevdet YILMAZ**

GİRİŞ

Türkiye’de hızlı kentleşmenin getirdiği en önemli sorunlardan birisi de kent içi ulaşım problemidir. Gün geçtikçe içinden çıkılmaz bir hâl alan şehirlerimizdeki trafik sorununun kısa vadede çözümü mümkün görünmemektedir. Bugün ülkemizin içinde bulunduğu (trafik sıkışıklığı, yolların yetersiz kalması, enerji israfı, kazalar, zaman kaybı, çevre ve gürültü kirliliği vb.) sorunları daha önce yaşamış olan Batı ülkeleri zamanla bu problemleri en aza indirmeyi başarmışlardır. Bizim de bu tecrübelerden faydalanmamız ülkemizin yararına olacaktır. Batılı ülkeler özellikle kent içi trafik sorunlarını halletmek için şehir içi transit trafiği çevre yollarına kaydırmak (Tümertekin,1987) ve toplu taşıma sistemlerini geliştirmek gibi tedbirler başta olmak üzere çeşitli çözüm yolları bulmuşlardır. Her ne kadar toplam trafik içinde önemsiz gibi görünse de bu çözümlerden birisi (topografik yapısı uygun olan yerlerde) kent içi ulaşımında bisikletten yararlanmadır. Bu uygulamanın en güzel örneklerini Almanya, Hollanda ve Danimarka başta olmak üzere çeşitli Avrupa ülkelerinde görmek mümkündür.

Avrupa ile Türkiye karşılaştırıldığında, ülkemiz kentlerindeki ulaşım probleminin çözümü bir tarafa, giderek daha da artmakta olduğunu rahatlıkla söylenebilir. Bizim kentlerimizde de toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi yanında, jeomorfolojik yapısı uygun olan yerlerde bisiklet yolları vb. ulaşım alternatifleri göz önüne alınmalıdır. Türkiye’nin, özellikle belli bir hat boyunca gelişme gösteren veya düz alanlarda kurulmuş bulunan birçok kentinde bisikletten yararlanılabilir. Samsun örneği dikkatle incelendiğinde, bu ve benzeri şehirlerimizde bisiklet yolları inşa edilebilir, bir kısım yollar bisikletlere tahsis edilebilir ve kent içi yolcu akışının bir kısmı bu alana kaydırılarak normal trafikte rahatlatma sağlanabilir.

Batı Avrupa ülkelerindeki örneklerden yola çıkarak ülkemizde de benzer projelerin hayata geçirilmesini teklif eden bu araştırma üç bölümden meydana gelmektedir. Birinci bölümde bisikletin ortaya çıkışı ve kullanımını teşvik eden

* Yrd. Doç. Dr., 19 Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Samsun.

hususlar, ikinci bölümde dünyada ve özellikle Batı Avrupa ülkelerinde bisiklet kullanımı üçüncü ve son bölümde de ülkemizde bu araçtan yararlanma imkânları Samsun örneğinden yola çıkılarak ele alınmıştır. Proje gerçekleştiğinde birçok kentimiz bu imkândan yararlanabilir ve giderek başka bir sorun haline gelen kent içi mobilet trafiği de yine bu yolla azaltılabilir.

1. BİSİKLETİN ORTAYA ÇIKIŞI VE KULLANIMI

1.1. Bisikletin kısa tarihçesi

İlk bisiklet patenti 1690 yılında Fransız Jean Theson'a verilmiştir. İskoç Kirk Patrick McMillian'ın 1839'da pedalı bulması ile bisiklet de bugünkü görünümüne kavuşmaya başlamıştır. Bisiklet, bugün yoğun olarak kullanılan Almanya'da da 1817 yılında Karl Freiherr Von Drais tarafından keşfedilmiş ve Latince *Veloziped* (velox: hızlı, ped: ayak) ismi ile anılmıştır (Bachmann, 1991). Geçen yüzyılda başta Almanya olmak üzere bütün Batı Avrupa'da bir yandan bisiklet teknolojisi geliştirilmiş, diğer yandan da bisiklet kullananların sayısı yüz binleri aşan rakamlara ulaşmıştır. Batı Avrupa'da Sanayi Devrimi sonrasındaki gelişmeler, nüfusun kentlerin varoşlarında toplanmasına yol açmış, düşük gelirli insanlar yaşadıkları kötü çevreden dışarıya bisikletle çıkma imkânı bulmuşlardır.

İkinci Dünya Savaşı'nı takip eden yokluk yıllarında Batı Avrupa'da bisiklet kullanımı son derece artmış, adeta rakipsiz ulaşım aracı haline gelmiştir. Almanya'da Volkswagen'in ortaya çıkması ile bisikletin önemi azalmış, 1970'li yılların sonuna doğru ise (dünyadaki enerji krizinin de etkisiyle) bisiklet kullanımı tekrar artmaya başlamış ve bugünkü popüler düzeyine ulaşmıştır. Ör. Almanya'da 1989 yılı içinde 4,6 milyon adet bisiklet satılmıştır. Bu rakam bir önceki yıla göre % 22 daha fazladır. 1990'ın ilk 10 ayında ise rakam 4.8 milyona ulaşmıştır (Bachmann,1991).

Uzakdoğu'da ise bisiklet (başta Çin olmak üzere) başlıca ulaşım ve nakliye aracı olarak kullanılmaya başlanmış ve bu özellik hâlâ devam etmektedir.

1.2. Bisiklet kullanımını teşvik eden hususlar

Dünyada bisiklet kullanımının giderek büyük artış göstermesinin nedenlerini birkaç başlık altında özetlemek mümkündür. Bunlar;

1.2.1. Herkes tarafından satın alınabilen ve kullanılabilen bir araç olması

Bisiklet, yaşlı veya genç, kadın veya erkek herkes tarafından rahatlıkla satın alınabilen ve kullanılabilen, çok özel beceriler gerektirmeyen, bireylere zevk ve

özgürlük duygusu veren, stresi ve vergisi olmayan, arızalandığında arızası rahatlıkla giderilebilen bir araçtır. Bütün bunlara bakarak bisikletin basit bir araç olduğu sonucu da çıkartılamaz. Çünkü bugün Batı Avrupa’da üretilen bisikletlerin 1/3’i krom-molibden karışımından yapılmaktadır. Oldukça değerli ve pahalı olan bu tür bisikletler adeta kullanılmış araba fiyatına satılmaktadırlar.

1.2.2. Şehir içi trafikte kullanım kolaylığı

Şehirlerde araç sayısındaki artış, yolların yetersiz kalması, park yeri problemi gibi nedenlerle, özellikle kısa mesafelerde bisiklet daha avantajlıdır. Bisiklete bu avantajı kazandıran faktörlerin başında ise dar yerlerden gidebilmesi, park etme kolaylığı, trafikte az yer kaplaması gibi hususlar gelmektedir. Özellikle trafik sıkışıklığı bisiklete binmeyi teşvik eden en önemli hususlardan birisidir. Bisiklet aynı zamanda toplu taşıma araçlarına da en iyi uyum sağlayan araçtır. Nitekim ileride Münih örneğinde de görüleceği gibi, evden metro istasyonlarına veya otobüs-tramvay duraklarına ulaşma veya tersi durumlarda ideal bir kullanıma sahiptir. Yapılan bir araştırmada, yoğun trafiğe sahip bir şehir merkezinde bisikletler otobüslerle aynı hızda (50 km/h) sürat yapabilmekte, bisikletliler, aralardan gidebilme kolaylığı ile de onlardan daha çabuk hedefe ulaşabilmektedirler (Lopez,1997). Özellikle son yıllarda normal araç hızına yakın bir hız yapan 18-21 vitesli bisikletlerin piyasaya çıkması ile bisiklet yolu tartışmaları tekrar alevlenmiş, bazı yerel idareler *kendine güveniyorsan otoyolda da bisiklet kullanabilirsin* anlayışına destek vermeye başlamışlardır.

1.2.3. Sağlığı güçlendirmek için bedensel bir araç (fitness)

Çeşitli hastalıkların temelinde rol oynayan faktörler arasında hareketsizlik önemli bir yer tutmaktadır. Bugün kalp kasını besleyen koroner damarların tıkanması ile oluşan enfarktüs denilen kalp kası ölümlerinde, arteriyel kan basıncı yükselmesinde, damar kireçlenmesinde, şişmanlıkta, şeker hastalığında, osteoporoz ismi verilen kemiklerin kireç kaybında hareketsizliğin hastalık sebepleri arasında önemli bir yer tuttuğunu araştırmalar göstermiştir. Hatta, yukarıda sözü edilen hastalıkların yalnız önlenmesinde değil, tedavisinde de harekete yer verilmektedir. Bisiklet de yürüme, koşma jogging, yüzme gibi mükemmel bir aerobik egzersiz şeklidir ve bu spor dalında tüm kas kitlesinin hemen hemen % 50 kadarı aktiviteye katılır. Televizyon programlarını bile yerinden tuşla idare eden toplumumuz her geçen gün biraz daha hareketsizliğe itilmekte, bu da söz konusu hastalıklara zemin hazırlayarak sosyal güvenlik kurumları üzerindeki mali baskıyı arttırmaktadır (Akgün).

1.2.4. Rekreatsyonel faaliyet aracı

Beden ve zihni dinlendirmek için yapılan rekreatsyonel faaliyetler bilindiği gibi açık yerlerde yapılanlar ve kapalı yerlerde yapılanlar olarak iki gruba ayrılmaktadır. Açık yerlerde yapılan yürüme, koşma, avcılık, balıkçılık, dağcılık, yüzme vb. rekreatsyonel faaliyetlerden birisi de bisiklete binmedir (Özgüç,1998:11). Bisiklet sadece yakın çevre gezilerinde kullanılan bir vasıta değil, aynı zamanda uzun mesafeli tatile gidenlerin, gittikleri yerlerde kullanmak amacıyla yanlarında bulundurdıkları bir araçtır. Nitekim yaz turizm mevsiminin başlangıcı olan mayıs ve haziran aylarından itibaren Kuzey Avrupa'dan Güney Avrupa'ya doğru karayolunu kullanan tatil göçünde özel araçların hemen hepsinin bagajlarında bisikleti görmek mümkündür. Özellikle yeni vites sistemleri sayesinde bisiklet adeta mükemmel bir arazi aracı haline gelmiştir.

1.2.5. Çevreye duyarlı olması

Bisiklet motorsuz olduğu için zehirli gazlarla çevreyi kirletmez ve gürültü çıkarmaz. Almanya'da yapılan bir araştırmaya göre 100.000 nüfuslu bir şehirde 20.000 kişi ulaşımında bisiklet kullanırsa sonuç şöyle olacaktır: Trafik yoğunluğu % 20,5; primer enerji tüketimi % 34,7; havaya verilen karbondioksit % 34,9; oksijen kullanımı % 34,7; kükürt dioksit % 36,7; karbon monoksit % 36,3; kirli hava % 36,1 azalacak ve hava kirliliğini önlemek için yapılan harcamalardan yılda 19,3 milyon mark tasarruf edilecektir (Bachmann,1991).

1.2.6. Enerji tasarrufu sağlaması

Günümüzde bisiklet kullanmayı teşvik eden en önemli unsurlardan birisi de dünyanın karşı karşıya olduğu enerji krizidir. Dünya enerji kaynaklarının tükenebilmesi ve alternatif enerji kaynaklarının henüz ekonomik olarak elde edilememesi, gelişmiş ülkeleri gelecek açısından endişeye sevk etmiş, bu da bisikletten yararlanma gibi yeni arayışları gündeme getirmiştir.

1.2.7. Kullanıcıların ulaşım giderlerini azaltması

Dünyanın hemen her yerinde bisiklet kullanımı aynı zamanda ulaşım giderlerini de azaltmaktadır. Özellikle Batı ülkelerinde öğrencilerin en önemli ulaşım araçlarından birisi bisiklettir. Herkes tarafından satın alınabilme özelliği nedeniyle bireysel araçlar içinde de dünya çapında en hesaplısı yine bisiklettir.

1.2.8. Nakliye ve yük taşıma aracı

Dünya genelinde ele alındığında, Batı Avrupa ülkelerinde bisiklete daha çok zevk için binilirken (çünkü toplu taşıma ve otomobil gibi araçlara binme imkânlarına

sahipler), özellikle Uzakdoğu’da bisiklet başlı başına bir ulaşım ve yük taşıma aracıdır. Dünya çapında arabaların taşıdığı yolcudan daha fazlasını Asya’da bisikletler taşımaktadır. Özellikle geri kalmış ülkelerde bisiklet ekonominin bir parçasıdır. Çin’de ulaşımın % 48’i bisikletle sağlanmakta ve anayolların da 2/3’sini bisikletliler kullanmaktadır.

Asya, Afrika ve Latin Amerika’da insanların çoğu (yiyecek taşıma, gazete satma, vb. yollarla) geçimlerini bisikletle sağlamaktadırlar. Ör. Sri Lanka’da fakir birisi köyden şehre göç ettiğinde 3 tekerlekli bir bisiklete sahip olabilirse, bu onun için zenginlik basamaklarını tırmanmaya başladığının göstergesidir. Çünkü onunla taksicilik yapmaktadır. Asya’da aynı zamanda en önemli yük taşıma aracı da bisiklettir. Tüm bu hususlar, Amerikalı bilim adamı Michael Replogle’in dünya çapında bir trafik politikası oluşturmayı amaçlayan 400 sayfalık çalışmasında yer alan, “*bisikletin dünya ulaşımındaki yeri*” ile ilgili verdiği bilgiler arasında bulunmaktadır. Replogle’ye göre Asya tüm bunlara rağmen bir bisiklet cenneti değildir. Çünkü Avrupa’da bisiklet zevk için kullanılırken, Asya’da araba olmadığı ve insanlar geçimlerini bu yolla sağladığı için kullanılmaktadır. Nitekim Çinli bir bilim adamı yaptığı araştırmada, Çin’de refah seviyesi yükseldikçe bisiklet kullanımının azaldığını tespit etmiştir (Bachmann,1991).

1.2.9. Ulusal ve uluslararası bir spor aracı

Bisiklet aynı zamanda sportif yarışmalarda başlı başına bir spor dalıdır. Ulusal ve uluslararası bisiklet turları yanında, olimpiyatlarda da başlıca müsabaka branşlarından birisidir.

1.3. Bisiklet kullananların karşılaştıkları sorunlar

Bu sorunların başlıcaları yeterli yasal düzenlemenin olmayışı, kazalar, park yeri sorunu, hırsızlık ve kötü hava şartları gibi konulardır.

1.3.1. Yasal düzenlemeler

Bisiklet kullananların karşılaştıkları en büyük sorunlardan birisi kendilerini koruyan yeterli yasal düzenlemenin olmayışıdır. Hollanda ve Danimarka gibi bisiklet kullanımının yoğun olduğu ülkelerde kısmen de olsa yeterli yasal güvence vardır. Almanya’da ise ihtiyaçlara göre hızla yasal düzenlemeye gidilmektedir. Diğer Avrupa ülkeleri için bunları söylemek zordur. Özellikle 1995 yılında, bir yandan hava kirliliğindeki artış, diğer yandan da otobüs şoförlerinin greve gitmesi ile iyice düğümlenen Paris trafiğinde, bu tarihten itibaren bisikletlilerin sayısı hızla artmaya başlamıştır. Başlangıçta arabalarla aynı yolu kullanan bisikletliler, daha sonra *ölüm*

kulvarı adı verilen bu yollardaki birlikteliğin kazalara yol açması nedeniyle tercihli bisiklet yolları istemeye ve yeni yasal düzenlemelere gidilmesini istemişlerdir. Uzun mücadelelerden sonra Parisliler 50 km'lik bir bisiklet yoluna kavuşmuşlardır (Lopez,1997).

1.3.2. Bisiklet kazaları

Bisiklet için ayrı yolların olmadığı, bisiklet sürücülerinin normal trafik içinde seyrettiği yerlerde en önemli sorunlardan birisi bisiklet kazalarıdır. Özellikle düşme ve çarpmalardan kaynaklanan travma ve yaralanmalar en tehlikeli olanlarıdır. Gözlemlerden varılan sonuçlara göre yaralanmaları önlemek için bisiklet yolları yapılmalı, trafik daha yavaş, daha kontrollü ve daha düzenli seyretmeli, bisiklete binenler daha iyi eğitilmeli, bisikletler zaman zaman kontrolden geçirilmeli, baş bir kask ile korunmalı ve bisiklet yolları iyi aydınlatılmış olmalıdır.

Batı Avrupa ülkelerinde bir yandan tercihli bisiklet yolları yapılarak, diğer yandan da kask vb. koruyucularla bedensel hasar ve yaralanmalar en aza indirilmeye çalışılmaktadır. Bu konu ile ilgili ilginç bir görüşe göre *bisiklet yolları bisikletliler için değil, arabalar için yapılmaktadır*. Yani, tercihli bisiklet yolları ile sadece bisikletliler değil, normal şehir içi trafikte seyreden araçların da kazasız ve rahat yol alması amaçlanmaktadır. En çok kazalar kavşaklarda sağa veya sola dönerken olmaktadır. Almanya'da 1989 yılında meydana gelen 67.000 bisiklet kazasının 2/3'si kavşaklarda meydana gelmiştir. Yeni yasal düzenlemelere göre de her şartta genellikle bisiklet sürücüleri haklı görüldüğü için şehir içi trafikte özel araç sahipleri bisikletlilere karşı açık bir husumet beslemektedirler.

Bisikletlerin bakımsız, lastiklerinin eski, frenlerinin iyi tutmaması, ışıklarının yanmaması gibi faktörler de kazalarda önemli rol oynamaktadır. Özellikle bir kaç defa bisikleti çalınanlar eski bisiklete binmeye başlamakta, bu da kaza riskini arttırmaktadır.

1.3.3. Park yeri problemi

Otomobillerden daha az yer kaplamalarına rağmen, şehirlerde bisikletler için de park yeri problemi vardır. Bisikletin yoğun olarak kullanıldığı ülkelerde park yeri konusundaki sıkıntılar çözülmeye çalışılmaktadır. Ör. Tokyo'da işyerine metro ile gidenlerin % 44'ü metro istasyonlarına bisikletle gitmektedirler. Tokyo Belediyesi 1978'den 1984'e bu kişiler için 200.000 bisikletlik park yeri yapmıştır. Almanya'da ise mini bisiklet garajları inşa edilmiş olup, herkes bisikletini buralara kilitlemekte ve işine öyle gitmektedir.

1.3.4. Hırsızlık

Bisikletin en önemli dezavantajlarından birisi onun kolay çalınabilir olmasıdır. 1989'da Almanya'da 353.000 bisiklet çalınmıştır. Bisikletin yoğun olarak kullanıldığı Hollanda'da özel bekçisi olan 92 garajda 100.000 bisiklet günlük olarak muhafaza altında tutulmaktadır.

1.3.5. Kötü hava şartları

Kötü hava şartlarının bisiklet kullanımını engelleyebileceği şeklinde yaygın bir kanaat vardır. Yapılan araştırmalar bunun tersini göstermektedir. Ör. Karlı ve buzlu yollarda 5 km.lik mesafeyi bisiklet otomobilden daha hızlı gitmektedir. Almanya'da çeşitli hava durumlarında yapılan yol sayımlarında hava şartlarına göre bisiklete binenlerin miktarında çok farklılık olmadığı gözlenmiştir. Ör. Ocak ayında insanların % 7'sinin hâlâ bisiklete bindiği görülmüştür. Fakat güneşli havalar doğal olarak bisiklete binmeyi ayrıca teşvik etmektedir. Bu konu ile ilgili olarak Almanların şu sözü de unutulmamalıdır; *“iyi havada bisiklet zevkten uçmak, kötü havada yularlı eşek”* (Bachmann,1991).

2. DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI VE BATI AVRUPA'DA MÜNİH ŞEHİRİ ÖRNEĞİ

2.1. Dünyada bisiklet kullanımı

Dünyada toplam 800 milyon bisikletin olduğu tahmin edilmektedir. Bunun 300 milyonu Çin'dedir. Yukarıda da belirtildiği gibi, Çin'de ulaşımın % 50'ye yakın kısmı bisikletle yapılmaktadır. Uzakdoğu dışında bisikletin dünyada en yaygın olduğu bölgelerden birisi de Batı Avrupa'dır. Nüfusu ile orantı kurulduğunda ise Hollanda ve Danimarka başta gelmektedir. Hollanda'da 168 000 nüfuslu Groninger şehrinde ulaşımın % 50'sinde bisiklet kullanılmaktadır. Yine aynı ülkede Delft şehrinde de ulaşımın % 40'ı, Danimarka'nın Odense ve Arhus şehirlerinde de ulaşımın % 25'i yine bisikletle sağlanmaktadır. Hollanda'da bu yoğun bisiklet kullanımına bağlı olarak trafikte bisikletlilere çeşitli öncelikler sağlanmıştır. Bisikletlilere ait trafik lambaları, araç trafiğine kapalı bisiklete açık yollar, tek yönlü yollara girme hakkı, özel ring hatları, tüneller, köprüler vb. uygulamalar bunlardan bazılarıdır.

Almanya'da sadece bisiklet yollarına önem vererek seçim kazanan politikacılar vardır. 100 000 nüfuslu Erlangen şehrinde çevreden merkeze 5 km yarıçapı bulan şehirselsel alan içinde bisiklet yollarını daha iyi hale getirme sözü veren Dietmar Hahlweg seçimlerde % 56 oy alarak tüm rakiplerini geride bırakmıştır. Bir kısmı İkinci Dünya

Savaşı öncesi yapılan şehir içi bisiklet yollarının uzunluğunu 90 km.ye çıkartan Hahlweg, ikinci aşamada ADFC (Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club) isimli bisiklet kulübü ile de işbirliği yaparak, yolların uzunluğunu 180 km.ye çıkartmıştır. Araba park yerinden çok bisiklet park yeri yapmış, bisiklet kiralama kurumları oluşturmuş, bisiklet taksiye izin vermiştir. Bunlarla da kalmayarak Erlangen'i çevredeki şehirlere bağlayan otoyollara paralel bisiklet yolları inşa ettirmiştir. Münih'te Federal İstatistik Kurumunun yaptığı bir araştırmaya göre 1976'dan 1980'e kadar geçen 4 yıl içinde Almanya'da bisiklet kullanımı % 9'dan % 11'e çıkmıştır (Bachmann,1991). Almanya'da bisiklet sadece şehir içinde düşünülmemiş, şehirlerarası yollarda da yeni düzenlemeler yapılmıştır. Ör. Ren nehri boyunca otoyol ve demiryoluna paralel bisiklet yolları yapılmıştır. Böylece ülke içinde bir uçtan diğerine bisikletle dolaşma imkânları oluşturulmuş, Federal Demiryolu İdaresi ile de işbirliği yapılarak ülke içi bisiklet turizmi desteklenmiştir.

2.2. Münih (Almanya) şehri örneği

Örnek olarak incelediğimiz Almanya'nın Münih şehri dünyanın en mükemmel bisiklet yolu ağına sahiptir. Burada bisiklet, şehir içi ulaşımın bir parçası olarak düşünülmüş ve hemen bütün yollara paralel bisiklet yolları inşa edilerek en az problemle en rahat bisiklet kullanma imkânları sunulmuştur (*Foto-1*). Evlerin önlerine (*Foto-2*), metro istasyonlarına (*Foto-3*) ve işyerlerine (*Foto-4*) bisiklet park yerleri yapılarak bisiklet ulaşımı özellikle desteklenmiştir. Bisiklet yoluna olan talep, bu yönde çalışmaları teşvik etmiş ve ör. 1985'den 1989'a kadar geçen 4 yıllık süre içinde 70 milyon DM karşılığında 137 km. bisiklet yolu daha yapılmıştır.

Münih'te hemen bütün şehir içi yollara paralel bisiklet yolları inşa edilmiştir. Özellikle yeni yerleşim alanlarında bu yollar daha düzgün ve planlı (*Foto-1*), şehrin eski iskân merkezinde ise anayolların bir kısmı tercihlile hale getirilerek yapılmıştır. Şehrin esas çekirdeğini oluşturan ve alış-veriş merkezlerinin yoğun olduğu merkezi kısmı ise büyük oranda araç trafiğine kapatılarak sadece yayaların ve bisikletlerin girmesine müsaade edilmiştir (*Foto-5*). Gerek şehrin ortasından geçen Isar nehri kenarındaki dünyanın en büyük şehir içi parklarından birisi olan English Garden'da, gerekse şehrin yeni gelişme alanları içine inşa edilen Ostpark ve Westpark gibi büyük rekreasyon alanlarında km.lerce uzunlukta bisiklet yolları inşa edilmiştir. Özellikle hafta sonları bisiklet trafiğinin yoğun olduğu bu tür yerlerde görülen çift gidiş-gelişli yollar bu şehirde bisiklete verilen önemi göstermektedir (*Foto-6*).



Foto 1. *Apartmanların önlerinde bisiklet park yerleri.*



Foto 2. *Münih'te yaya kaldırımı, bisiklet yolu, ağaçlar ve anayoldan oluşan ulaşım sistemi.*

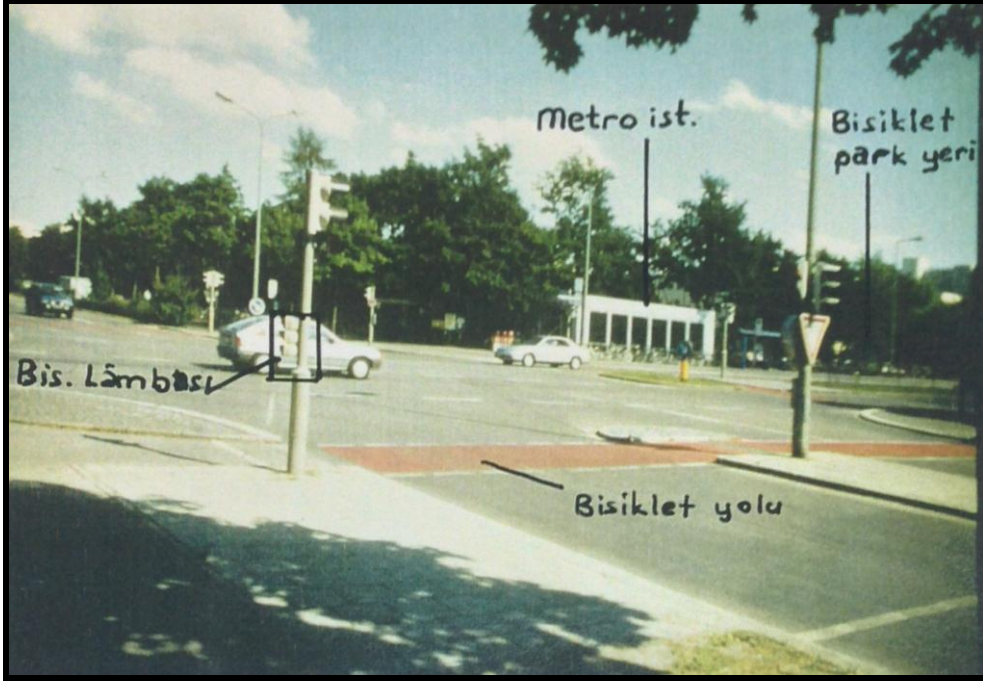


Foto 3. Metro istasyonları çevresinde bisiklet park yerleri ile kavşaklarda bisikletliler için özel trafik lambaları ve bisiklet yolları.



Foto 4. İşyerlerinin önlerinde bisiklet park yerleri.



Foto 5. Araç trafiğine kapalı, yayalara açık şehir merkezinde “tercihli bisiklet yolları”.



Foto 6. Bisiklet trafiğinin yoğun olduğu yerlerde “çift yönlü bisiklet yolları”.

Bugün Münih’te ikâmet eden bir kişi evinin önündeki (veya garajındaki) özel park yerinden *(Foto-2)* bisikletini alarak özel bisiklet yolundan *(Foto-1)* metro istasyonlarına kadar gitmekte, orada bisikletini bisiklet park yerine koyarak *(Foto-3)* işine metro ile devam etmekte, akşam dönüşte metrodan inip bisikletine binerek evine varmaktadır. Böylece bir yandan günlük vücut egzersizini yaparak sağlıklı bir bünyeye sahip kavuşmakta (ve bu vesileyle de ülkenin hastalık sigortası sistemine daha az yük olmakta), ara yolda otobüs parası vermemekte, metro ile de hızlı bir şekilde işyerine ulaşarak ne araç trafiğine takılmakta, ne de zamanı boşa geçmektedir. Özellikle hafta içi mesai saatlerinde öğrenciler *(Foto-7)*, işçiler ve memurlar *(Foto-8)* bu uygulamanın içinde yer almaktadırlar. Hafta sonları ise halkın geneli alış veriş veya rekreasyon amacıyla dışarı çıktığında özellikle bisikleti tercih etmektedir.

Bisikletin bu denli yoğun kullanımına bağlı olarak bu araç için çok çeşitli aksesuarlar da geliştirilmiş *(Foto-9)*, modası ve teknolojisi ile ayrı bir sektör yaratılmıştır.



Foto 7. Münih Üniversite kampüsü önünde bisiklet yolu ve bu yolu kullanan bisikletli öğrenciler.



Foto 8. Anayola paralel bisiklet yolunu kullanan bir kişi.



Foto 9. “Biri eşikte biri beşikte” iki çocuğu olan birisi için bisiklet aksesuarı. (3-4 yaşında seleye tutunacak kadar büyük olan ocuk koltuğa, daha küçük olan karavana biniyor).

3. TÜRKİYE'DE BİSİKLET YOLLARI VE BUNLARDAN YARARLANMA İMKANLARI

3.1. Türkiye'de bisiklet yolları

Türkiye şehirlerinin çoğu, sahip oldukları engebeli jeomorfolojik özellikleri nedeniyle bisiklet ulaşımına elverişli değildir. Fakat bir kısım şehirlerimiz ise bu açıdan oldukça şanslıdır. Bunlar kıyılarda yer alan ve belli hatlar boyunca gelişme gösteren şehirler ile (*Foto-10*) iç kısımlarda düz alanlar üzerinde ınsal olarak gelişme gösteren şehir (*Foto-11*) ve kasabalar. Nitekim bunların bir kısmı bugün bile çok yoğun bir mobilet trafiğine sahiptir. Özellikle Konya, Kayseri, Manisa, Adapazarı vb. şehirlerimizde iki tekerlekli araç trafiği büyük yer tutmaktadır. Konya ve Manisa'da şehir içinde mobilet ve bisiklet kazaları normal araç kazalarından daha fazladır.

Gerek dünyadaki gelişmelere bağlı olarak, gerekse Türkiye'de bisiklet sahipliğinin artmasıyla bazı şehirlerimizde küçük de olsa birkaç olumlu örnek görmek mümkün olmaktadır. İstanbul'da Bostancı sahil şeridi, Mersin'de sahil yolundaki yaya alanının bir kısmı, Rize'de sahil bandının bir kısmı, Kdz. Ereğli'de sahili boydan boya geçen eski demiryolu hattının sökülerek yerine yaya ve bisiklet yolu yapılması (*Foto-12*) vb. gibi. Bu örneklerle yenileri eklenebilir. Çünkü Türkiye'nin birçok şehrinde artık bu bir ihtiyaçtır. Bu ihtiyacı görerek tedbir alan belediyeler de vardır. Ör. Turhal (Tokat) Belediyesi yaya kaldırımına paralel olarak bisiklet yolu yapmış, Batı ülkelerinden örnek iyi alınmadığı için yaya kaldırımının ortasına ağaçlar dikilerek yayaların yürüyüşü engellenirken, bisiklet yolunun ortasına da her 100 m. de bir elektrik direkleri dikilerek bisiklet yolunu kullanılmaz hale getirmiştir (*Foto-13*). Böylece Batı ülkelerinden örneklerin iyi alınmasının da ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır.



Foto 10. Karadeniz sahil şeridinde Doğu-Batı yönde gelişen Giresun şehrinin (bir bölümü bisiklet yolu olarak düzenlenebilecek) kıyı kordonu.



Foto 11. Mobilet, bisiklet ve diğer araçların iç içe trafiğe çıktıkları Konya şehir merkezi.



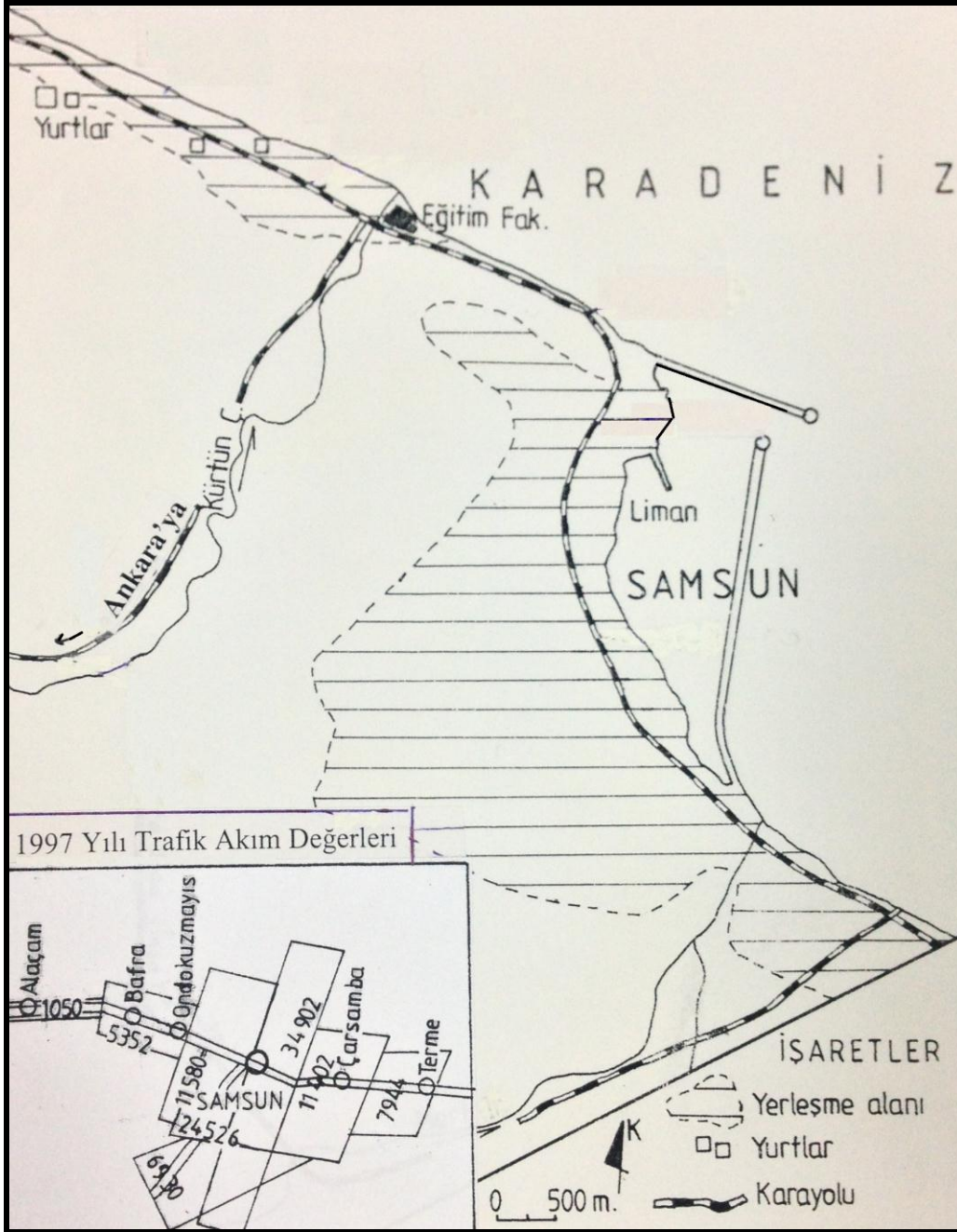
Foto 12. Sahili bir uçtan diğetine geçen eski demiryolunun kaldırılarak “bisiklet yolu”na dönüştürüldüğü Karadeniz Ereğli.



Foto 13. Turhal şehir merkezi. Özel bisiklet yolu yapılmış, fakat bu yol üzerine elektrik direkleri dikildiği için bisikletliler yine ana caddeyi kullanıyor.

3.2. Samsun Şehri için bisiklet yolu önerisi

Türkiye'nin kuzeyinde Orta Karadeniz bölümünde yer alan Samsun şehri kuruluş yeri itibariyle Doğu-Batı doğrultulu bir iskâna sahiptir (*Şekil-1*).



Şekil 1. Samsun şehri lokasyon haritası ve 1997 yılı trafik akım değerleri.

Şehrin yerleşim alanının önemli bir kısmı her ne kadar hemen gerisinde bulunan yamaçlara doğru kaymış bulunsa da, gerek devlet binaları, gerekse yeni gelişme alanı sahil boyunca belli bir hat üzerinde yer almaktadır. Ticarî ve idarî fonksiyonların ön plânda olduğu Samsun şehrinin başlıca istihdam alanı da bu yüzden sahile yakın bir hat üzerinde bulunmaktadır (Uzuneminoğlu,1992). Bu nedenle Samsun şehri, doğuda Tekkeköy'den, batıda ise yazlık rekreasyon alanının başladığı Kurupelit'e kadar uzanan tek bir hat üzerinde çok yoğun bir trafiğe sahiptir. Bu trafiğin önemli bir kısmı Karadeniz Sahil Yolu ile Karadeniz Bölgesi'ni İç Anadolu'ya bağlayan şehirlerarası yollara aittir. Samsun'da şehir içi trafikle şehirlerarası trafik iç içedir. Aslında *hafif raylı sistem taşıma* için çok uygun olan bu hatta günümüzde yolcuları otobüs, minibüs ve özel araçlar taşımaktadır.

Diğer yandan, Samsun şehrinin başlıca gelişme alanı olan Bafra tarafındaki Atakum beldesi bugün Samsun şehrinin yatakhane vazifesini görmekte, buradaki yoğun kooperatifleşme ve buna bağlı nüfus göçü şehir ile bu belde arasında tek yönlü bir trafik akımının ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Sabahları şehre doğru, akşamları tersi yönde olan bu trafik gün geçtikçe içinden çıkılmaz bir hâl almaktadır. 1997 trafik verilerine göre, Samsun şehir içi günlük trafik akımı (26 911'i otomobil, 1 596'sı otobüs, 4 023'ü kamyon ve 504'ü tır olmak üzere) toplam 33 034 araçtan meydana geliyordu. Bu rakamın 1991'de 16 599 olduğu hatırlanırsa 6 yılda iki kattan fazla bir artış olduğu hemen dikkati çekecektir. Bugün inşa halinde olan *Samsun Çevre Yolu*'nun bu yoğunluğu biraz olsun azaltacağı tahmin edilmektedir.

Şehrin deniz ile bağlantısını kesen sahil yolu hem şehir içi bir yol, hem de yukarıda da belirtildiği gibi, şehirler arası bir yoldur. Bu yolun kuzeyi deniz, güneyi ise yerleşim alanıdır. Sadece liman civarında yolun kuzeyinde bazı kamu kurum ve binaları vardır. Fotoğraflarda da görüleceği gibi yolun kuzeyinin deniz olması ve çok az beşeri tesise sahip olması özellikle bu tarafta bulunan kaldırımın hiç kullanılmamasına neden olmakta, bu da bize, bu kaldırımın bisiklet yolu olarak düzenlenebileceği fikrini vermektedir (*Foto-14,15*).



Foto 14. Samsun'da Atakum-BAĞ-RUR arasında kalan ve bir kısmı bisiklet yoluna dönüştürülebilecek kuzey kaldırımı.



Foto 15. BAĞ-KUR ile Cumhuriyet Meydanı arasında kalan ve yine bir kısmı bisiklet yoluna dönüştürülebilecek yaya kaldırımı.

Başlangıç olarak (yaklaşık 9 000 öğrenciye sahip olan) Eğitim Fakültesi'nin her iki yanında (Eğitim Fakültesi ile batısındaki Öğrenci Yurtları ve Eğitim Fakültesi ile doğusundaki Samsun şehir merkezi arasında) inşa edilecek yol (*Foto-16,17*) , daha sonra her iki yönde de uzatılarak, batıda Kurupelit'e, doğuda da Belediye Evleri'ne kadar büyütülebilir. Her iki tarafta da bisiklet yolu inşasına uygun bir güzergâh vardır.

Yaptığımız ölçümlerde Eğitim Fakültesi'nden batısındaki Yurtlar 2.5 km, doğusundaki şehir merkezi de 5 km.dir. Böylece başlangıçta 7.5 km. olarak inşa edilecek olan yol, batıda Kurupelit ve doğuda Belediye Evleri semtine kadar uzatıldığında toplam 15 km. olacaktır. Bisiklet park yeri olarak Öğrenci Yurtları ve Eğitim Fakültesi'nin bahçesi ile şehir merkezinde eski Fuar alanı, Valilik binasının çevresi ve Kültür Merkezinin bahçesi uygundur. Tüm bu alanlar bugün genellikle boş durumdadır.

Öncelikle 8 000 talebeye sahip olan OMÜ Eğitim Fakültesi öğrencileri başta olmak üzere, işçiler, memurlar ve diğer öğrencilerin (Cumhuriyet Lisesi ve Atakum Teknik Lisesi gibi) faydalanacağını düşündüğümüz bu yol hem Türkiye için bir örnek teşkil edecek, hem de bisikletle ilgili olarak birinci bölümde ifade edilen hususlar gerçekleşmiş olacaktır.



Foto 16. OMÜ Eğitim Fakültesi ile daha batıdaki Yurtlar arasındaki yol ve mesafe bisiklet yolu için uygundur.



Foto 17. *Ankara yol ayrımından batıdaki Kurupelit'e kadar uzanan sahil yolu (Adnan Menderes Bulvarı) da yine bisiklet yoluna uygundur.*

SONUÇ

Türkiye'de gerek şehirler arası, gerekse şehir içi ulaşımında karayolları adeta rakipsiz olup, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşımı karayoluna göre son derece önemsizdir. Karayolu ulaşımı ise ülkemizi, hem tükenebilir bir enerji kaynağı ve aynı zamanda dünyanın en stratejik maddesi olan petrole bağımlı kılmakta, hem de gün geçtikçe artan trafik sorunu ile karşı karşıya bırakmaktadır. Türkiye'nin kendine yetecek kadar petrolü olmaması yanında, bu maddenin uluslararası ilişkilerde kilit rol oynaması onun tüketimi ile ilgili hususlarda son derece dikkatli olmamızı gerektirmektedir. Bu nedenle şehirler arası yolcu ve yük taşımacılığında olduğu kadar, şehir içi ulaşımında da motorlu araç trafiğine alternatif yolların bulunması ve bunların geliştirilerek kullanıma sunulması kaçınılmazdır. Aksi takdirde 1980 öncesinde olduğu gibi olası bir petrol sıkıntısında Türkiye'nin eli kolu bağlı kalacaktır.

Bu alternatiflerden birisi de kent içi ulaşımında kısa mesafelerde motorlu araçlar yerine bisikletin tercih edilmesidir. Tek başına bisiklet kullanımı trafik sorununun

çözümüne ve enerji sıkıntısına belki çare olmayacaktır. Fakat insanlarımızı motorlu araçlara bağımlılıktan kurtarma, enerji tasarrufuna yönlendirme, sağlıklı yaşama destek olarak Hastalık Sigortası üzerindeki aşırı baskıyı azaltma, vb. hususların hayata geçirilmesine katkıda bulunacaktır. Bu nedenle Samsun gibi coğrafi şartları müsait olan şehirlerimizde bu alternatiften yararlanılması ülkemiz için faydalı olacaktır.

Şehir ve Bölge Planlama Bölümleri, Mimarlar, Şehir Plancıları, Coğrafyacılar vb. gibi mekânla ve yerleşmelerle ilgilenen herkes ve her branş, şehir ve kasabalarımızın kuruluş ve gelişmesinde mevcut yollara ilave olarak mutlaka bisiklet yollarının da olması gerektiğini göz önüne almalıdırlar. Çünkü, özellikle küçük ve orta boy şehirlerimizde çalışanların ve öğrencilerin günlük gidiş geliş yaptıkları mesafe motorlu araçlarla gitmeye deymeyecek kadar yakın, yürüyemeyecek kadar da uzaktır. Gelişmiş Batılı ülkeler bu ara mesafeler için bisiklet kullanmaktadırlar. Bu araçtan ülkemiz de mutlaka yararlanmalıdır.

KAYNAKÇA

AKGÜN, Necati (?) **Bisiklet ve Sağlık**, Ankara.

BACHMANN, Klaus (1991) “*Die Renaissance der Leisen Treter; Fahrrad*”, **GEO Wissen**, 6.5.1991, Hamburg, (124-136).

LOPEZ, Laurent (1997) “*Dans Paris, a Velo, on Agace Les Autos*”, **L’ EXPRESS**, 16-22 Jan.1997, (36).

MOOD, D. - MUSKER, F. - RINIC, J. (?) “*Bicycling*”, **Sports and Recreational Activities**, Times Mirror / Mosby College Publ., (58-65).

MORPA (?) “Bisiklet”, **Morpa Spor Ansiklopedisi**, Morpa Kültür Yay., İstanbul, (198-199).

ÖZGÜÇ, Nazmiye (1998) **Turizm Coğrafyası**, Çantay Kitabevi Yay., İstanbul.

TÜMERTEKİN, Erol (1987) **Ulaşım Coğrafyası**, İ.Ü. Coğrafya Enst. Yay. No: 85, İstanbul.

UZUNEMİNOĞLU, Hamza (1992) **Samsun; Bir Uygulamalı Şehir Coğrafyası**, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul.

Abstract

THE IMPORTANCE OF BICYCLE PATHS IN TRANSPORTATION IN CITY CENTERS IN WESTERN EUROPE AND A SUGGESTION OF ITS APPLICATION TO SAMSUN CITY IN TURKEY

Cevdet YILMAZ*

Bicycling in West Europe has been growing at an amazing rate. Bicycles used to be sold to parents for their children. Now those same parents are buying them for themselves, as well as for their children. And grandparents are cycling, too. Moreover, people don't simply cycle for fun and for the exercise. Many young executives ride bikes to work as an alternative to adding to the pollution of cities, and to fighting traffic jams, while college and high school students find bikes an economical alternative to cars or buses.

A rapid urbanisation experienced in Turkey has brought the problem of traffic in city centres with it. For solving this problem, it is inevitable to create alternative solutions. In addition to improving mass-transportation systems, and similar arrangements. As experienced in Western European Countries, to make use of bicycles in transportation in city centres is one of them.

In Turkey there are a lot of cities developing along a specific line (such as Samsun, Ordu, Rize, etc.) or situated on a plain and developing in horizontal line (such as Konya, Manisa, Adapazarı, etc.). In these cities it is possible to transfer some of the traffic into bicycle paths. In this way, it may be possible to make use of the advantages (such as energy saving, healthy life, diminishing of noise and environmental pollution, etc.); in addition, it may be possible to supply extra solution to the traffic problems in city centres.

In this research, we have taken bicycle paths in Munich in Germany as an example, and have concluded that a similar application can be started in Samsun city in Turkey and that bicycles can be used for transportation in city centres.

* Yrd. Doç. Dr., 19 Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Samsun.

**Bisiklet
projesi
hayata
geçirilmeyi
bekliyor**

Ulaşım bisikletli çözüm



Samsun 19 Mayıs Üniversitesi tarafından Samsun'un ulaşım sorununu rahatlatmak amacıyla bir proje geliştirildi



Samsun'un trafik sorununu ortadan kaldırmada bisikletin etkili bir yöntem olduğu belirtilirken, bunun altyapısının oluşturulması için çalışmalar yapılması gerektiğine dikkat çekildi. Bisikletle ulaşımın özellikle Atakum'da kullanılabileceği de ifade edildi.



SEHİR trafiğinin rahatlaması için özellikle gençlerin ve üniversite öğrencilerinin yurtlar ve fakülteler arasında bisiklet kullanmaları öneriliyor.

Proje geliştiren 19 Mayıs Üniversitesi Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. Cevdet Yılmaz, Avrupa'nın birçok ülkesinde kent için ulaşım da kullanılan bisikletin, insanları kısa mesafelerde motorlu araçlara bağımlı olmaktan kurtardığını belirtti.

Projenin gerçekleştirilmesinde yaşanacak en büyük problemin

altyapı eksikliği olduğunu söyleyen Yrd. Doç. Dr. Cevdet Yılmaz, bisiklet projesinin ilk olarak Samsun-Atakum arasında uygulanabileceğini açıkladı. Cevdet Yılmaz, "Bunun için yollar bisikletler için dizayn edilmeli. Böyle yapıldığı takdirde, sadece üniversite öğrencileri değil, bütün Samsunlular bisiklet kullanmaya başlayacaklardır. Bu da genel trafiği rahatlatacaktır. Ayrıca bisiklet kullanımı ekonomik olduğu kadar, sağlıklıdır. Çevre ve gürültü kirliliğine de yol açmaz" dedi.

Avrupa'da örneği çok

Avrupa'da yaşayan insanların, şehir içi ulaşımında, otomobilden çok bisikleti tercih ettiğini ifade eden Yrd. Doç. Dr. Cevdet Yılmaz, bu ülkelerde bisiklet için, şehirlerde, parklarda ve büyük iş yerlerinde özel bölümlerin ayrıldığını işaret etti.

Cevdet Yılmaz, "Avrupa'daki bu sistemi aynen Samsun'da da uygulayabiliriz. Bunun için belediyelerin öncülüğü gereklidir. Bu proje için, Almanya'nın bir çok şehrinde incelemeler yaptım. Bunu Samsun'da da başarabiliriz." diye konuştu.

Bisiklet toplum sağlığına da faydalı bisikletin günümüzde sağlıklı bir yaşam için kullanılabilen bir araç haline geldiğini açıklayan 19 Mayıs Üniversitesi Beden Eğitimi ve Spor Meslek Yüksekokulu Müdürü Doç. Dr. Osman İmamoglu ise, her insanın sağlığı için kas ve is-

kelet sisteminin mutlaka egzersiz türü hareketlerle çalıştırılmasının önemli olduğunu dikkat çekti.

Hafif, ucuz ve basit olduğu kadar, gürültü ve hava kirliliği yapmayan, kolay bir ulaşım aracı olan bisikletin, çocuklar ve yaşlılar dahil toplumun tüm kesimleri tarafından kullanılabilen bir araç olduğunu kaydeden Doç. Dr. Osman İmamoglu, "Bisiklet her türlü araziye kolay uyum sağladığı gibi, insana zevk ve özgürlük duygusu verir, sosyal ilişkiler kurma olanağı doğurur. Stresi ve vergisizdir. Anzalan kolaylıkla giderilebilir. Bisiklet sporunun dozu ayarlanabilir olduğundan, egzersiz ve stres test laboratuvarlarında kullanılabılır. Yarış için değil fakat, bireyi hafif terletecek, konusmasına biraz etki edecek hız ve süre ile binildiği ve bu haftada üç kez tekrarlendiğinde, sağlık açısından çok faydalıdır" ifadelerini kullandı. **Hasbi ASLAN**



Samsun'a bisiklet yolu

Yılmaz, alternatif ulaşım metodlarını anlattı

SAMSUN Ondokuz Mayıs Üniversitesi(OMÜ) Eğitim Fakültesi Toplantı Salonu'nda gerçekleşen dia gösterisinde, Samsun'un sol sahil şeridinin bisiklet yolu olarak kullanılması öneresi getirildi.

Eğitim Fakültesi Fen Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü öğretim görevlilerinden Yrd.Doç.Dr.

Cevdet Yılmaz'ın sunduğu dia gösterisinde Avrupa ülkelerinde yaygın olarak kullanılan bisikletin, şehiriçi trafiğindeki olumlu etkileri anlatıldı. Dünya Temiz Enerji Günü dolayısıyla gerçekleştirilen dia gösterisinde Yılmaz, Türkiye'nin enerji sıkıntısı içerisinde olduğunu belirterek, alternatif enerji kaynaklarının

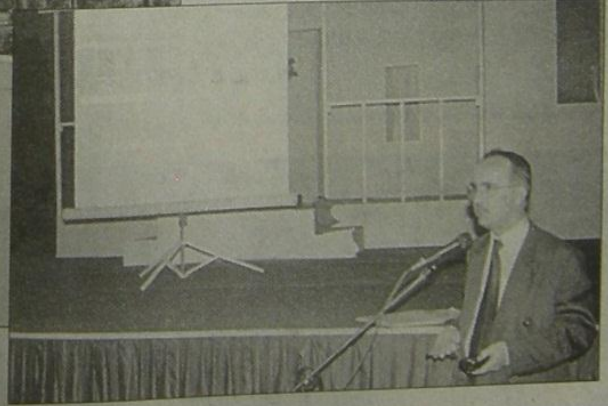
üretilmesi açısından çalışmalarını yapılması gerektiğini bildirdi.

Bilimadamları olarak alternatif enerji arayışları içerisinde olduklarını anlatan Yrd.Doç.Dr. Cevdet Yılmaz, toplantı salonunda öğrencilere Avrupa ülkelerinde kullanılan bisiklet yolu ve yetkililerin bu konudaki duyarlılıklarını gözler önüne serdi. Samsun Atakum sahilinin sol şeridini bisiklet yolu olarak kullanılması için yerel idarecilerin harekete geçmesini isteyen Yılmaz, bu şekilde yoğun olan şehiriçi trafiğinin de rahatlayacağını savundu.

Haydar ÖZTÜRK



Yrd.Doç.Dr. Cevdet Yılmaz, Avrupa'daki ulaşım modellerini anlattı.



19

Mayıs Üniversitesi tarafından Samsun'un ulaşım sorununu rahatlatmak için bir proje hazırlandı. Projeye göre, Samsun'da şehir içi trafiğin rahatlaması için üniversite öğrencilerinin yurtlar ve fakülteler arasında bisiklet kullanması öneriliyor



İstendiğinde Samsun'da, bisikletli ulaşım elverişli konuma sahip olunabiliyor (solda).

Almanya'da bisiklet yaygın olarak kullanılıyor (sağda).



Ulaşım bisikletli çözüm

HASBİ ASLAN

SAMSUN(Zaman)- 19 Mayıs Üniversitesi tarafından Samsun'un ulaşım sorununu rahatlatmak için bir proje hazırlandı. Projeye göre, Samsun'da şehir içi trafiğin rahatlaması için üniversite öğrencilerinin yurtlar ve fakülteler arasında bisiklet kullanması öneriliyor.

ŞEHİRDE ULAŞIM RAHATLAYABİLİR

Projenin gerçekleşmesinde, yaşanacak en büyük sıkıntının altyapı eksikliği olduğunu söyleyen Samsun 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. Cevdet Yılmaz, projenin ilk etapta, Samsun-Atakum arasında gerçekleştirileceğini belirtti. Yolların bisiklet için dizayn edilmesi gerektiğini hatırlatan Yılmaz, "Böyle yapıldığı takdirde, sadece üniversite öğrencileri değil, bütün Samsunlular bisiklet kullanmaya başlayacaktır. Bu da genel trafiği rahatlatacaktır. Ayrıca bisiklet kullanımı ekonomik olduğu kadar, sağlık açısından da yararlıdır, çevre ve gürültü kirliliğine de neden olmaz" dedi.

AVRUPA'DA ULAŞIMDA DAHA ÇOK BİSİKLET KULLANILIYOR

Avrupa'da yaşayan insanların, şehir içi ulaşımında, arabadan çok bisikleti tercih ettiğini vurguyan Yrd. Doç. Dr. Yılmaz, bu ülkelerde bisikletler için, şehirlerde, parklarda, büyük iş yerlerinde, özel yolların hazırlandığını dikkati çekerek, "Avrupa'daki sistem, Samsun'da da uygulanabilir. Bunun için, belediyelerimiz öncülük etmelidir. Bu proje için, Almanya'nın bir çok şehrinde incelemeler yaptım. Bunu Samsun'da da başatabiliriz" diye konuştu.

BİSİKLET GENEL TOPLUM SAĞLIĞINA DA ÇOK FAYDALI

Günümüzde bisikletin sağlık bir yaşam için kullanılabilen bir araç haline geldiğini belirten Eğitim Fakültesi Beden Eğitimi ve Spor Öğretmenliği Bölüm Başkanı Doç. Dr. Osman İmamoğlu ise, her insanın sağlığı için kas ve iskelet sistemini mutlaka egzersiz benzeri hareketlerle çalıştırmasının önemli olduğunu söyledi.

Hafif, ucuz, basit ve yollarda tıkanıklık, gürültü ve hava kirliliği oluşturmeyen bir ulaşım aracı olan bisikletin, çocuklar ve yaşlılar dahil toplumun tüm kesimleri tarafından kullanılabilen bir araç olduğunu söyleyen Doç. Dr. Osman İmamoğlu, bisikletin diğer avantajlarını ise şöyle sıraladı: "Her türlü araziye uyum sağlayabilir. Bireye zevk ve özgürlük duygusu verir, sosyal ilişkiler kurma olanağı sağlar. Stresi ve vergisi yoktur. Arızaları kolaylıkla giderilebilir. Bisiklet sporunun dozu, ayarlanabilir bir aktivite olduğundan, egzersiz ve stres test laboratuvarlarında kullanılabilir. Yarış için değil fakat, bireyi hafif terletecek, koşmasına biraz etki edecek hız ve süre ile binildiği ve bu haftada üç kez tekrarlandığında, sağlığa ilgili avantajlar sağlar."



**HEM EKONOMİK,
HEM DE SAĞLIKLI:** İlk etapta Samsun-Atakum arasında gerçekleştirilecek proje hakkında bilgi veren Samsun 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. Cevdet Yılmaz, projenin gerçekleşmesinde, yaşanacak en büyük sıkıntının altyapı eksikliği olduğunu söyledi.

Samsun'a bisiklet projesi

Yrd. Doç. Dr. Cevdet Yılmaz, üniversite öğrencilerinin yurtlar ve fakülteler arasındaki ulaşımını kolaylaştırmak amacıyla bisiklet projesi hazırladı

MEHMET KUMCAĞIZ

SAMSUN (İHA)- Samsun 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. Cevdet Yılmaz, üniversite öğrencilerinin ulaşımını mümkün olan en ekonomik şekilde kolaylaştırmak amacıyla bisiklet projesi geliştirdi. Temelde üniversite öğrencilerinin yurtlar ve fakülteler arasında bisikletle gidip gelmesini içeren bu projenin gerçekleşmesi konusunda karşılaşılan en büyük sıkıntı altyapı yetersizliği. Mevcut yolların bisiklet kullanımına elverişli şekilde yeniden dizayn edilmesi durumunda yalnızca öğrencilerin değil, bütün Samsunlular'ın bisiklet kullanmaya yöneleceğini belirten Yrd. Doç. Dr. Cevdet Yılmaz, "Bisiklet kullanımı ekonomik olduğu kadar sağlık



■ Temelde bisiklet kullanımını artırmayı hedefleyen bu projenin hayata geçirilebilmesi için altyapı eksikliklerinin biran önce tamamlanması gerekiyor

■ Temelde bisiklet kullanımını artırmayı hedefleyen bu projenin hayata geçirilebilmesi için altyapı eksikliklerinin biran önce tamamlanması gerekiyor

■ Temelde bisiklet kullanımını artırmayı hedefleyen bu projenin hayata geçirilebilmesi için altyapı eksikliklerinin biran önce tamamlanması gerekiyor

tamamlandığını ancak, Samsun'da bunun uygulanması için belediyelerle işbirliği yapılması gerektiğini kaydeden Yılmaz, bu projenin ilk etapta Samsun-Atakum arasında devreye gireceğini belirtti. Söz konusu projeye ilgili olarak Almanya'nın bir çok şehrinde incelemeler yaptığını da açıklayan Yrd. Doç. Dr. Cevdet Yılmaz, "Ülkemizde gazeteler okuyucularına sürekli bisikletler veriyor. Ancak, bisiklete binmek için gerekli altyapı oluşturulmamış. Almanya'da bisikletler için şehirde, parklarda, büyük iş yerlerinde özel yollar hazırlanmış. Burada insanlar otomobilden çok bisikletlerle ulaşımını sağlıyorlar. Özel olarak gidiş-geliş bisiklet yolları yapılmış. Bu örnek alarak aynı uygulama Samsun'da da başlatılabilir." şeklinde konuştu.



Yrd. Doç. Dr. Cevdet Yılmaz

Yeni Yıyıl

Subat 1997

Üniversitede bisikletli ulaşım önerisi

Samsun - 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Öğretim üyesi Doç. Dr. Cevdet Yılmaz, öğrencilerin ulaşım sorunlarını çözümlemek amacıyla "Bisiklet Projesi" hazırladı. Öğrencilerin kampus içi ulaşımını sağlamaya yönelik projenin benzerlerinin Avrupa'nın birçok üniversitesinde kullanıldığını belirten Yılmaz; "Samsun gibi orta büyüklükteki şehirlerde öğrenciler, kampus-şehir arasında bisikletle ulaşımı sağlayabilir." dedi. (aa)

BATI AVRUPA'DA KENT İÇİ ULAŞIMDA BİSİKLET YOLLARININ ÖNEMİ VE TÜRKİYE'DE SAMSUN ŞEHİRİ İÇİN BİR UYGULAMA ÖNERİSİ

Yrd. Doç. Dr. Cevdet YILMAZ
19 Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Coğrafya Bölümü

Türkiye'deki şehirlerin karşı karşıya oldukları en önemli sorunlardan birisi de kent içi ulaşım problemidir. Gerek kırdan kente göç, gerekse şehirlerin kendi doğal nüfus artışları ile hızlı bir kentleşme süreci içinde olan ülkemizde, bir yandan mevcut şehirler daha da kalabalıklaşırken, diğer yandan da bu şehirlerimize yenileri eklenmektedir. Böylece büyük şehirlerimizin başlıca sorunlarından olan trafik problemi, diğer gelişmekte olan kentlerimizi de içine almaktadır.

Tüm bu ve benzer sorunları daha önce yaşamış olan gelişmiş ülkeler zaman içinde kendi coğrafi şartlarına uygun çözümler de üretmişlerdir. Kent içi ulaşımında bisikletten yararlanma da bunlardan birisidir. *Bu araştırma için ana hatları ile incelenmiş olan Almanya'nın Münih şehrinde de kent içi ulaşımında bisiklet önemli bir yer tutmaktadır.* Tüm Almanya'da olduğu gibi bu şehirde de bisiklet için özel yollar yapılmış, özel trafik işaretleri oluşturulmuş, şehrin merkezindeki ticaret alanları araç trafiğine kapatılarak bisiklete serbest bırakılmış ve halkın bu araçtan azami ölçülerde faydalanması için hemen her türlü tedbir alınmıştır. Yine örneğin, bisiklet için ara yollara paralel bisiklet yolları yapılmış, meskenler ile metro istasyonları arasında kalan sahalarda bu yollar tercihli hale getirilmiş, metro istasyonları çevresine bisikletler için büyük park yerleri yapılmıştır. İsteyen kişiler evlerinden metro istasyonlarına kadar bisikletle, oradan da işine metroya binerek gitmektedir. Böylece bir yandan insanlar her gün işe gidiş gelişlerinde spor yaparak sağlıklı kalmakta ve ulaşım masraflarından tasarruf etmekte, diğer yandan da şehir içi ulaşımı rahatlatarak araç kullanımından kaynaklanan aşırı trafik yoğunluğu, gürültü ve çevre kirliliği gibi hususların da en aza indirilmesine yardımcı olmaktadır. Ayrıca gittikçe dünya çapında problem haline gelen enerji kullanımı konusunda da ülke çapında tasarruf bilincinin yerleşmesini sağlamaktadırlar.

Ülkemizde ise durum son derece kötüdür. Hemen bütün şehirlerimizde trafik sorunu had safhaya ulaşmış, gerek park yerleri, gerekse yollar adeta araçlarla dolmuş ve hatta yayalara yürüyecek yer kalmamıştır. Bir kördüğüm haline gelen trafik nedeniyle insanlarımız işlerine zamanında gidememekte, gitse bile aşırı yorgunluk ve stres nedeniyle verimli çalışmamaktadır. Her ne kadar büyük şehirlerimizde Avrupa'daki örnekleri gibi bisiklet yolları yapılamasa da bazı şehirlerimizde benzer projeler hayata geçirilebilir. *Ör. Konya, Kayseri, Elazığ vb. düz alanlarda kurulmuş ve gelişmiş kentlerimiz ile Samsun, Trabzon, Giresun vb. bir hat eksenini boyunca gelişme gösteren şehirlerimizde çok rahat bir şekilde tercihli bisiklet yolları yapılabilir ve şehir içi ulaşımında bisikletten faydalanılabilir.* Aslında bu şehirlerimizde bisiklet kullanan vatandaşlarımızın sayısı az değildir. Fakat *ör. Konya, Düzce ve Adapazarı* gibi kentlerimizde şehir içi ulaşımında kullanılan bisiklet ve özellikle mobiletler mevcut trafikle iç içe yer aldığından bu durum ayrı bir problem yaratmakta, trafiğin daha da bozulmasına neden olduğu gibi, bazen ölümle sonuçlanan kazalara da sebep olmaktadır.

Batı Avrupa'da yaygın olarak kullanılan bisiklet yollarının Türkiye kentlerinde de hayata geçirilmesiyle özellikle şu hususlarda önemli gelişmeler sağlanacaktır;

- Tercihli bisiklet yolları yapılmasıyla şehir içi araç trafiği rahatlayacaktır. Böylece trafikten kaynaklanan egroz, gürültü vb. çevre sorunları da azalacaktır.

- Çalışan kesim ve özellikle öğrenciler önemli ölçüde ulaşım giderlerini azaltarak aile bütçelerine katkıda bulunacaklardır.

- Sağlıklı yaşam için her gün spor yapma imkânı yaratarak daha sağlıklı nesiller, daha sağlıklı insanlar ve sonuçta ülkemizin sosyal güvenlik sistemine daha az yük getiren bireylerin ortaya çıkması sağlanacaktır.

- İleride ülkemizin karşı karşıya kalabileceği (örneğin petrol yokluğu gibi) önemli enerji darboğazlarına karşı, vatandaşlarımıza enerjiye ihtiyaç duymadan günlük hayatlarını sürdürebilme alışkanlığı verilecektir.

Tüm bu hususlar ve Almanya'da yerinde yaptığımız gözlemler dikkate alınarak tarafımızdan *Samsun Bisiklet Yolu Projesi* adı altında bir araştırma başlatılmıştır. Araştırmadan elde edilen ilk bulgulara göre; doğu-batı ekseninde Karadeniz sahil şeridi boyunca gelişme gösteren Samsun şehir merkezinde böyle bir bisiklet yolunun bisikletle ilgili olarak yukarıda sıralanan faydaların tümünü sağlayabileceği kanısına varılmıştır. Özellikle Ankara yol aynmında bulunan ve yaklaşık 8 000 öğrencisi olan Eğitim Fakültesi ile bu fakültenin batısında yer alan yurtlar ve doğusunda yer alan şehir merkezi arasındaki yolun kuzey tarafındaki kaldırımları oldukça geniş, boş ve çok az bir harcama ile bisiklet yoluna dönüşebilecek durumdadır. Bu hattan başlamak üzere Samsun şehir merkezini sahil boyunca bir uçtan diğerine bağlayacak bir bisiklet yolu faaliyete geçirilebilir ve bu proje Türkiye için bir örnek oluşturabilir.

11. 04. 2001 tarihli Basın Bildirisi özeti

Bugün ülkemizin içinde bulunduğu (trafik sıkışıklığı, yolların yetersiz kalması, enerji israfı, kazalar, zaman kaybı, çevre ve gürültü kirliliği vb.) sorunları daha önce yaşamış olan Batılı ülkeler kent içi trafik sorunlarını halletmek için şehir içi transit trafiği çevre yollarına kaydırmak ve toplu taşıma sistemlerini geliştirmek gibi tedbirlerle bu problemleri en aza indirmeyi başarmışlardır. Bütün bunların yanında, her ne kadar toplam trafik içinde önemsiz gibi görünse de (topografik yapısı uygun olan yerlerde) kent içi ulaşımda bisikletten yararlanmayı da ihmal etmemişlerdir. Bisiklet uygulamalarının en güzel örneklerini Almanya, Hollanda ve Danimarka başta olmak üzere çeşitli Avrupa ülkeleri ile Çin ve Hindistan gibi Uzakdoğu ülkelerinde görmek mümkündür.

Türkiye’de ise gerek şehirler arası, gerekse şehir içi ulaşımda karayolları adeta rakipsiz olup, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşımı karayoluna göre son derece önemsizdir. Karayolu ulaşımı ise ülkemizi, hem tükenebilir bir enerji kaynağı ve aynı zamanda dünyanın en stratejik maddesi olan petrole bağımlı kılmakta, hem de gün geçtikçe artan trafik sorunu ile karşı karşıya bırakmaktadır. Türkiye’nin kendine yetecek kadar petrolü olmaması yanında, bu maddenin uluslararası ilişkilerde kilit rol oynaması ve sürekli artan fiyatı sebebiyle onun tüketimi ile ilgili hususlarda son derece dikkatli olmamızı gerektirmektedir. Bu nedenle şehirler arası yolcu ve yük taşımacılığında olduğu kadar, şehir içi ulaşımda da motorlu araç trafiğine alternatif yolların bulunması ve bunların geliştirilerek kullanıma sunulması kaçınılmazdır. Aksi takdirde 1980 öncesinde olduğu gibi olası bir petrol sıkıntısında veya günümüzde olduğu gibi enerji fiyatlarının artması ve otomobili olan insanların bile araçlarını kullanamaması gibi ekonomik kriz dönemlerinde Türkiye’nin eli kolu bağlı kalacak, Türk halkı günlük rutin işleri için bile yerinden kıpırdayamaz hale gelecek, hattâ ısınamayacak, yemeğini pişiremeyecektir.

Avrupa ile Türkiye karşılaştırıldığında, ülkemiz kentlerindeki ulaşım probleminin çözümü bir tarafa, giderek daha da artmakta olduğunu rahatlıkla söylenebilir. Bizim kentlerimizde de toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi yanında, jeomorfolojik yapısı uygun olan yerlerde bisiklet yolları vb. ulaşım alternatifleri göz önüne alınmalıdır. Türkiye’nin, özellikle belli bir hat boyunca gelişme gösteren Rize, Ordu, Giresun, Samsun gibi veya düz alanlarda kurulmuş ve yatay yönde gelişme gösteren Konya, Elazığ, Adapazarı, Adana, Kayseri, Bafra, Çarşamba gibi kentlerinde bisikletten yararlanılabilir. Sadece bu şehirlerde değil, daha yüzlerce küçük kent ve kasabalarımızda bisiklet yolları inşa edilebilir, bir kısım yollar bisikletlilere tahsis edilebilir ve kent içi yolcu akışının bir kısmı bu alana kaydırılarak enerji tasarrufu sağlanabilir.

Tek başına bisiklet kullanımı trafik sorununun çözümüne ve enerji sıkıntısına belki çare olmayacaktır. Fakat insanlarımızı motorlu araçlara bağımlılıktan kurtarma, enerji tasarrufuna yönlendirme, sağlıklı yaşama destek olarak Hastalık Sigortası üzerindeki aşırı baskıyı azaltma, vb. hususların hayata geçirilmesine katkıda bulunacaktır. Bu nedenle Samsun gibi coğrafi şartları müsait olan şehirlerimizde bu alternatiften yararlanılması ülkemiz için faydalı olacaktır.

Şehir ve Bölge Planlama Bölümleri, Mimarlar, Şehir Plancıları, Coğrafyacılar vb. gibi mekânla ve yerleşmelerle ilgilenen herkes ve her branş, şehir ve kasabalarımızın kuruluş ve gelişmesinde mevcut yollara ilave olarak mutlaka bisiklet yollarının da olması gerektiğini göz önüne almalıdırlar. Çünkü, özellikle küçük ve orta boy şehirlerimizde çalışanların ve öğrencilerin günlük gidiş geliş yaptıkları mesafe motorlu araçlarla gitmeye deymeyecek kadar yakın, yürüyemeyecek kadar da uzaktır. Gelişmiş Batılı ülkeler bu ara mesafeler için bisiklet kullanmaktadırlar. Bu araçtan ülkemiz de mutlaka yararlanmalıdır.

Ana Sayfa
Haberler
Görüşler
Sokaktan
Fotoğraf - Çizgi
Sesli Haber
News in English
Kırmızı Biber
Bilim - Teknoloji
Araştırma
Bilgi - Belge
Arama
Arşiv
İletişim

Dünya İki Tekerlek Üstünde

19 Mayıs Üniversitesi öğretim üyesi Cevdet Yılmaz'ın yaptığı bir çalışma dünyada 800 milyon insanın bisikletli olduğunu gösterdi. Bu bisikletlerden 300 milyonu Çin'de bulunuyor. Dünyanın en kalabalık ülkesinde ulaşımın yüzde 50'si bisikletle yapılıyor.

Merhaba Gazetesi
16.04.2001

BİA- Çevre ve sağlık dostu **bisikleti dünyada 800 milyon** kişi kullanıyor.

Bisiklet kullanımının, insanları motorlu araçlara bağımlılıktan kurtarıırken, ulaşım da kolaylık, çevre kirliliğini önleme, enerji tasarrufuna yönlendirme ve sağlıklı yaşama destek sağladığı bildirildi.

Çin'de ulaşımın yarısı

Ondokuz Mayıs Üniversitesi (OMÜ) Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. **Cevdet Yılmaz**, bisiklet kullanımı ile ilgili yaptığı araştırmalar ve çalışmalar hakkında bilgi verdi.

Araştırma sonuçlarına göre, bisiklet kullanımının en yaygın şekilde Çin ve Hindistan'ın yanı sıra Almanya, Hollanda ve Danimarka başta olmak üzere çeşitli Avrupa ülkelerinde görüldüğünü belirten, Yılmaz, şunları kaydetti:

"Dünyada toplam 800 milyon bisikletin olduğu tahmin edilmektedir. **Bunun 300 milyonu ulaşımın yüzde 50'sinin bisikletle yapıldığı Çin'dedir.**Uzakdoğu dışında bisikletin dünyada en yaygın olduğu bölgelerden birisi de Hollanda ve Danimarka'dır. Hollanda da bisikletlilere çeşitli öncelikler sağlanmıştır. Bisikletlilere ait trafik lambaları, araç trafiğine kapalı yollar, tek yönlü yollara girme hakkı, özel ring hatları, tüneller ve köprüler bunlardan bazılarıdır."

Karadeniz, Konya, Elazığ

Türkiye'de yatay bir hat üzerinde gelişme gösteren il ve ilçelerde bisiklet kullanımının özendirilebileceğini de bildiren Yılmaz, şunları kaydetti:

"Trafik sıkışıklığı, yolların yetersiz kalması, enerji israfı, kazalar, zaman kaybı, çevre ve gürültü kirliliği gibi sorunların aşılmasında bisiklet kullanımının özendirilmesi, bu sorunlara tamamen çözüm olmasa da, kısmen bir rahatlama sağlayacaktır. **Rize, Ordu, Giresun ve Samsun** illerle düz alanlarda kurulmuş ve yatay yönde gelişme gösteren **Konya, Elazığ, Adapazarı, Adana ve Kayseri** gibi kentlerde bisikletten yararlanılabilir. Jeomorfolojik yapısı uygun olan yerlerde bisiklet yolları inşa edilerek ulaşım alternatifleri

gözönüne alınmalıdır."

Cevdet Yılmaz, bazı yasal düzenlemeler yapılarak özellikle belediyelerin çok az bir maliyetle bisiklet yolları, park yerleri ve bazı özendirici düzenlemeler yapılabilmesine imkan verilmesi gerektiğini de söyledi.

Çevre ve sağlık dostu

Bisiklet kullanımı, insanları motorlu araçlara bağımlılıktan kurtarıyor; ulaşım da kolaylık sağlıyor, çevre kirliliğini önüyor, enerji tasarrufuna yönlendiriyor ve sağlıklı yaşama destek oluyor. Bisiklet kullanımı ile ilgili araştırmalar yapan Ondokuz Mayıs Üniversitesi (OMÜ) Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. Cevdet Yılmaz, bisiklet kullanımının en yaygın şekilde Çin ve Hindistan'ın yanı sıra Almanya, Hollanda ve Danimarka başta olmak üzere çeşitli Avrupa ülkelerinde görüldüğünü söyledi.

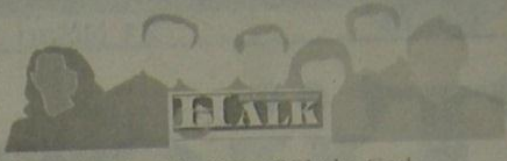
Yılmaz, dünyada bisiklet kullanımına ilişkin şu bilgileri verdi: "Dünyada toplam 800 milyon bisikletin olduğu tahmin edilmektedir. Bunun 300 milyonu ulaşımın yüzde 50'sinin bisikletle yapıldığı Çin'dedir. Uzakdoğu dışında bisikletin dünyada en yaygın olduğu bölgelerden birisi de Hollanda ve Danimarka'dır. Hollanda da bisikletlilere çeşitli öncelikler sağlanmıştır. Bisikletlilere ait trafik lambaları, araç trafiğine kapalı yollar, tek yönlü yollara girme hakkı, özel ring hatları, tüneller ve köprüler bunlardan bazılarıdır."

Pek çok faydası var

Bisiklet kullanımının sadece trafik ve enerji sorunu ile ilgili olmadığını da belirten Yılmaz, "Bisiklet belki tek başına trafik sorununun çözümüne ve enerji sıkıntısına çare olmayacaktır. Ama insanları motorlu araçlara bağımlılıktan kurtarma, çevre kirliliğini önleme, enerji tasarrufuna yönlendirme ve sağlıklı yaşama destek gibi faydalar sağlayacaktır" dedi.

Türkiye'de pek çok ilde bisiklet kullanımının özendirilebileceğini de bildiren Yılmaz, Rize, Ordu, Giresun ve Samsun gibi iller ile düz alanlarda kurulmuş ve yatay yönde gelişme gösteren Konya, Elazığ, Adapazarı, Adana ve Kayseri gibi illerde bisikletten yararlanılabileceğini söyledi.

Cevdet Yılmaz, bunun için yasal düzenlemeler yapılmasını da istedi.



Kale Mh. Ziya Gökalp Cad.
Kırklar İş Merkezi Kat: 3 SAMSUN

SERBEST KÜRSÜ

Bilimadamlarına kulak verin

ONDOKUZ Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Konferans Salonunda gerçekleştirilen 'Kentçi Ulaşımında Bisiklet Kullanımı' konulu dia gösterisini yerel yönetim idarelerini elinde bulunduran yetkililerinde izlemesini isterdim. Fen Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü öğretim görevlilerinden Yrd.Doç.Dr. Cevdet Yılmaz tarafından sunulan dia gösterisinde başta Almanya'da bisiklet kullanımının sosyal hayatla ne kadar iç içe olduğu gözler önüne serildi.

Eğitim Fakültesi öğrencilerinde katıldığı bu gösteride Alman vatandaşların bisiklet kullanımını adeta bir yaşam biçimi haline dönüştürdüklerini ve hatta bu nedenle şehir içi trafiğinde sadece bisikletlerin kullanım izni olan yolların, ne kadar düzgün ve insan hayatına duyulan saygı ile yapıldığını görmeyi inanın çok isterdim. Bisiklet yollarının kırmızıya boyandığı, araçların kesinlikle bu yollara taşmasının yasak olduğu, bununla birlikte bu şekilde, şehrin trafiğine sağlanan rahatlık, işte bütün bunların hepsini sadece insan hayatına verilen önem açısından düşünecek olursak, biz daha çok can vermeye devam edecek gibi görünüyoruz, bisiklet sırtında, Samsun şehir merkezinden Atakum'a buradanda üniversite öğrencilerinin kaldığı yurtlara kadar olan sahil şeridinin bisiklet yolu olarak tasarlanması acaba ne kadar zor olur sizler için, yada ulaşım yönünden trafiği büyük ölçüde rahatlatacak olan projelere destek vermek... Bize hep Avrupa insanının yüksek hayat standartına ve Türk vatandaşının imrenerek baktığı daha bir sürü şeye özenmeyi öğrettiniz, fakat bu yüksek tansiyonlu ecnebi kültür ağır geldi omuzlarınıza işte sonuç ortada; çocuklarınız, kendi topraklarında ABD-Alman-İngiliz vatandaşı gibi yaşıyor ama sadece kafasında... isterseniz bunları bir düşünün ne yani bir ülkenin geleceği olan biz gençlere, 'Onlarda o kafa var ama bizde yok' demeyeceksiniz umarım. Çünkü sizlerde biliyorsunuz Avrupa gelişmesinin temel taşı olan bir çok şeyi bizlerden yani Türklerden aldı. Siz isterseniz bu konuda birde Eğitim Fakültesi öğretim görevlisi Yrd.Doç.Dr. Cevdet Yılmaz ve onun gibi daha bir çok bilimadamları ile bir görüşün, bugüne kadar Samsun'un gelişimine katkı sağlayacak ne projeler ilgisizlikten ellerinde kalmış.

Turabi AĞLAMAZ-Öğrenci



Çevre ve sağlık dostu: Bisiklet



Bisiklet kullanımı, insanları motorlu araçlara bağımlılıktan kurtarıyor; ulaşım da kolaylık sağlıyor, çevre kirliliğini önüyor, enerji tasarrufuna yönlendiriyor ve sağlıklı yaşama destek oluyor. Bisiklet kullanımı ile ilgili araştırmalar yapan Ondokuz Mayıs Üniversitesi (OMÜ) Coğrafya Bölümü

Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. Cevdet Yılmaz, bisiklet kullanımının en yaygın şekilde Çin ve Hindistan'ın yanı sıra Almanya, Hollanda ve Danimarka başta olmak üzere çeşitli Avrupa ülkelerinde görüldüğünü söyledi.

Yılmaz, dünyada bisiklet kullanımına ilişkin şu bilgileri verdi: "Dünyada toplam 800 milyon bisikletin olduğu tahmin edilmektedir. Bunun 300 milyonu ulaşımın yüzde 50'sinin bisikletle yapıldığı Çin'dedir. Uzakdoğu dışında bisikletin dünyada en yaygın olduğu bölgelerden birisi de Hollanda ve Danimarka'dır. Hollanda da bisikletlilere çeşitli öncelikler sağlanmıştır. Bisikletlilere ait trafik lambaları, araç trafiğine kapalı yollar, tek yönlü yollara girme hakkı, özel ring hatları, tüneller ve köprüler bunlardan bazılarıdır."

Pek çok faydası var

Bisiklet kullanımının sadece trafik ve enerji sorunu ile ilgili olmadığını da belirten Yılmaz, "Bisiklet belki tek başına trafik sorununun çözümüne ve enerji sıkıntısına çare olmayacaktır. Ama insanları motorlu araçlara bağımlılıktan kurtarma, çevre kirliliğini önleme, enerji tasarrufuna yönlendirme ve sağlıklı yaşama destek gibi faydalar sağlayacaktır" dedi.

Türkiye'de pek çok ilde bisiklet kullanımının özendirilebileceğini de bildiren Yılmaz, Rize, Ordu, Giresun ve Samsun gibi iller ile düz alanlarda kurulmuş ve yatay yönde gelişme gösteren Konya, Elazığ, Adapazarı, Adana ve Kayseri gibi illerde bisikletten yararlanılabileceğini söyledi. Cevdet Yılmaz, bunun için yasal düzenlemeler yapılmasını da istedi.

22 NİSAN DÜNYA TEMİZ ENERJİ GÜNÜ
ANMA PROGRAMI

KENT İÇİ ULAŞIMDA BİSİKLET KULLANIMI
AVRUPA'DAN VE TÜRKİYE'DEN ÖRNEKLER
(DİA GÖSTERİSİ)



YRD. DOÇ. DR. CEVDET YILMAZ
(OMÜ FEN EDEBİYAT FAKÜLTESİ, COĞRAFYA BÖLÜMÜ)

YER: EĞİTİM FAKÜLTESİ KONFERANS SALONU
20 NİSAN 2000; (Perşembe) SAAT: 11⁰⁰

Forum

22 Eylül Dünya Otomobilsiz Kent Günü

BUGÜN ülkemizin içinde bulunduğu (trafik sıkışıklığı, yolların yetersiz kalması, enerji israfı, kazalar, zaman kaybı, çevre ve gürültü kirliliği vb.) sorunları daha önce yaşamış olan Batılı ülkeler kent içi trafik sorunlarını halletmek için şehir içi transit trafiği çevre yollarına kaydırmak ve toplu taşıma sistemlerini geliştirmek gibi tedbirlerle bu problemleri en aza indirmeyi başarmışlardır. Bütün bunların yanında, her ne kadar toplam trafik içinde önemsiz gibi görüne de (topografik yapısı uygun olan yerlerde) kent içi ulaşımında bisikletten yararlanmayı da ihmal etmemişlerdir. Bisiklet uygulamalarının en güzel örneklerini Almanya, Hollanda ve Danimarka başta olmak üzere çeşitli Avrupa ülkeleri ile Çin ve Hindistan gibi Uzakdoğu ülkelerinde görmek mümkündür.

Türkiye'de ise gerek şehirler arası, gerekse şehir içi ulaşımında karayolları adeta rakipsiz olup, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşımı karayoluna göre son derece önemsizdir. Karayolu ulaşımı ise ülkemizi, hem tükenbilir bir enerji kaynağı ve aynı zamanda dünyanın en stratejik maddesi olan petrole bağımlı kılmakta, hem de gün geçtikçe artan trafik sorunu ile karşı karşıya bırakmaktadır. Türkiye'nin kendine yetecek kadar petrolü olmaması yanında, bu maddenin uluslararası ilişkilerde kilit rol oynaması ve sürekli artan fiyatı sebebiyle onun tüketimi ile ilgili hususlarda son derece dikkatli olmamızı gerektirmektedir. Bu nedenle şehirler arası yolcu ve yük taşımacılığında olduğu kadar, şehir içi ulaşımında da motorlu araç trafiğine alternatif yolların bulunması ve bunların geliştirilerek kullanıma sunulması kaçınılmazdır. Aksi takdirde 1980 öncesinde olduğu gibi olası bir petrol sıkıntısında veya günümüzde olduğu gibi enerji fiyatlarının artması ve otomobili olan insanların bile araçlarını kullanamaması gibi ekonomik kriz dönemlerinde Türkiye'nin eli kolu bağlı kalacak, Türk halkı günlük rutin işleri için bile yerinden kıpırdıyamaz hale gelecek, hattâ ısınamayacak, yemeğini pişiremeyecektir.

Avrupa ile Türkiye karşılaştığında, ülkemiz kentlerindeki ulaşım probleminin çözümü bir tarafa, giderek daha da artmakta olduğunu rahatlıkla söylenebilir. Bizim kentlerimizde de toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi yanında, jeomorfolojik yapısı uygun olan yerlerde bisiklet yolları vb. ulaşım alternatifleri göz önüne alınmalıdır. Türkiye'nin, özellikle belli bir hat boyunca gelişme gösteren Rize, Ordu, Giresun, Samsun gibi veya düz alanlarda kurulmuş ve yatay yönde gelişme gösteren Konya, Elazığ, Adapazarı, Adana, Kayseri, Bafra, Çarşamba gibi kentlerinde bisikletten yararlanılabilir. Sadece bu şehirlerde değil, daha yüzlerce küçük kent ve kasabamızda bisiklet yolları inşa edilebilir, bir kısım yollar bisikletlilere tahsis edilebilir ve kent içi yolcu akışının bir kısmı bu alana kaydırılarak enerji tasarrufu sağlanabilir.

Tek başına bisiklet kullanımı trafik sorununun çözümüne ve enerji sıkıntısına belki çare olmayacaktır. Fakat insanlarımızı motorlu araçlara bağımlılıktan kurtarma, enerji tasarrufuna yönlendirme, sağlıklı yaşama destek olarak Hastalık Sigortası üzerindeki aşırı baskıyı azaltma, vb. hususların hayata geçirilmesine katkıda bulunacaktır. Bu nedenle Samsun gibi coğrafi şartları müsait olan şehirlerimizde bu alternatiften yararlanılması ülkemiz için faydalı olacaktır.

Şehir ve Bölge Planlama Bölümleri, Mimarlar, Şehir Plancıları, Coğrafyacılar vb. gibi mekân ve yerleşmelerle ilgilenen herkes ve her branş, şehir ve kasabamızın kuruluş ve gelişmesinde mevcut yollara ilave olarak mutlaka bisiklet yollarının da olması gerektiğini göz önüne almalıdır. Çünkü, özellikle küçük ve orta boy şehirlerimizde çalışanların ve öğrencilerin günlük gidiş geliş yaptıkları mesafe motorlu araçlara gitmeye deymeyecek kadar yakın, yürüyemeyecek kadar da uzaktır. Gelişmiş Batılı ülkeler bu ara mesafeler için bisiklet kullanmaktadırlar. Bu araçtan ülkemiz de mutlaka yararlanmalıdır.



Yrd. Doç. Dr.
Cevdet YILMAZ

Bisikleti sevmiyoruz

Avrupalının bir ulaşım aracı olarak kullandığı bisiklet, Türkiye’de ilgi görmüyor



Yrd.Dç.Dr.Cevdet Yılmaz, kent içi bisiklet kullanımında Avrupa ve Türkiye’yi kıyasladı.

“22 Mayıs Dünya Temiz Enerji Günü”nü kutlama programı çerçevesinde kent içi ulaşımında bisiklet kullanımı konusunda Avrupa ve Türkiye’nin gösterdiği duyarlılıklar anlatıldı.

Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi Yrd.Dç.Dr.Cevdet Yılmaz, Eğitim Fakültesi Konferans Salonu’nda verdiği konferansta, dış ülkelerin ve Türkiye’nin bisiklet

konusundaki duyarlılığını sinevizyon gösterisi ile anlattı. Yabancı ülkelerin bisikleti bir ulaşım ve spor aracı olarak gördüğünü ve bu konuda birçok alternatif tanıdığını ifade eden Cevdet Yılmaz, “Ülkemizde bisiklet kullanımı ve sunulan alternatifler dış ülkelere oranla çok yetersiz. Dış ülkeler bisiklet sürücülerini için özel yollar, trafik kuralları ve bisiklet park alanları yaparken, bizim ülkemizde bu aracın yaygın

olduğu şehirlerde bile bu olanaklar yaratılmıyor” diye konuştu.

Ülkemizde karayollarına öncelik tanındığını ve bu alanda ek-sigimiz olmadığını söyleyen Yılmaz, “Ülkemiz petrolü bile dışarıdan ithal ediyor. Yakında enerji darboğazında kalacağız. Bunlara sebebiyet vermemek için enerji, ulaşım alanlarında alternatifler sunmamız ve uygulamamız gerekmektedir” dedi.

İbrahim ATİK

21 Nisan 2000 Cuma

Ekip
Tarafsız Gazete

Yaklaşık 8 yıl sonra....



Büyükşehir Belediyesi tarafından Liman içinde Gezi Yolu'na paralel olarak inşa edilen rekreasyon amaçlı bisiklet yolu.

Yaklaşık 12 yıl sonra....



İlkadım Belediyesi'nin daha sonra başarısızlıkla sonuçlanacak olan SAMBİS uygulaması.

Yaklaşık 15 yıl sonra....



Büyükşehir Belediyesi tarafından Doğupark sahilinden Kurupelit'e kadar uzanan rekreasyon amaçlı yeni bisiklet yolu.

Nihayet 2016



Samsun Valisi Sn. İbrahim Şahin; "Arabadan inin, bisiklete binin".



Samsun Sağlık İl Md. Sayın Mustafa Kasapoğlu; "İşte böyle".



...ve faaliyete geçen bisiklet yolları; Samsunsporlu futbolcuların örnek davranışları.

Fakat !



*...henüz hazır değiliz galiba,
NE DERSİNİZ?*